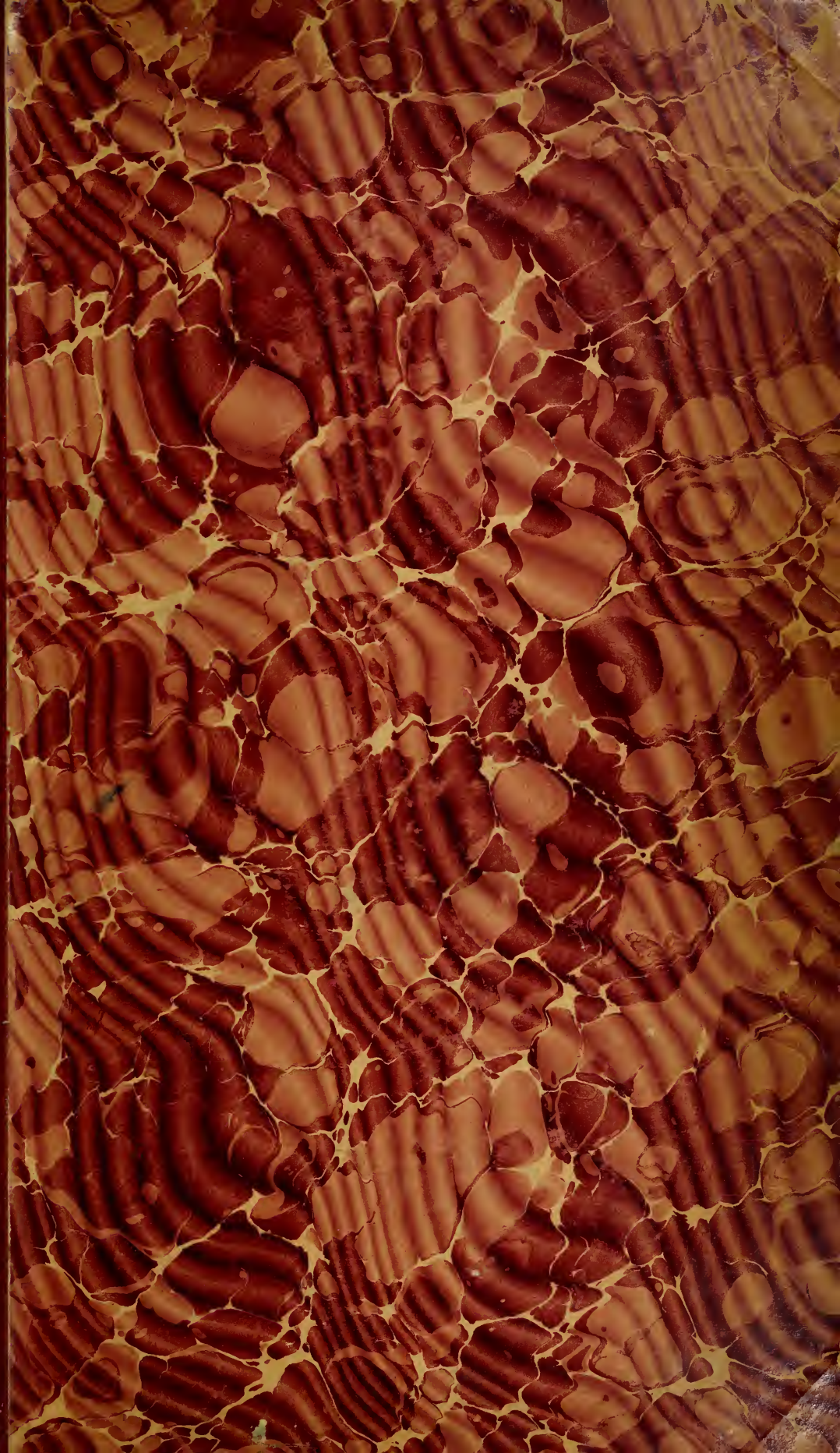


THE UNIVERSITY

OF ILLINOIS

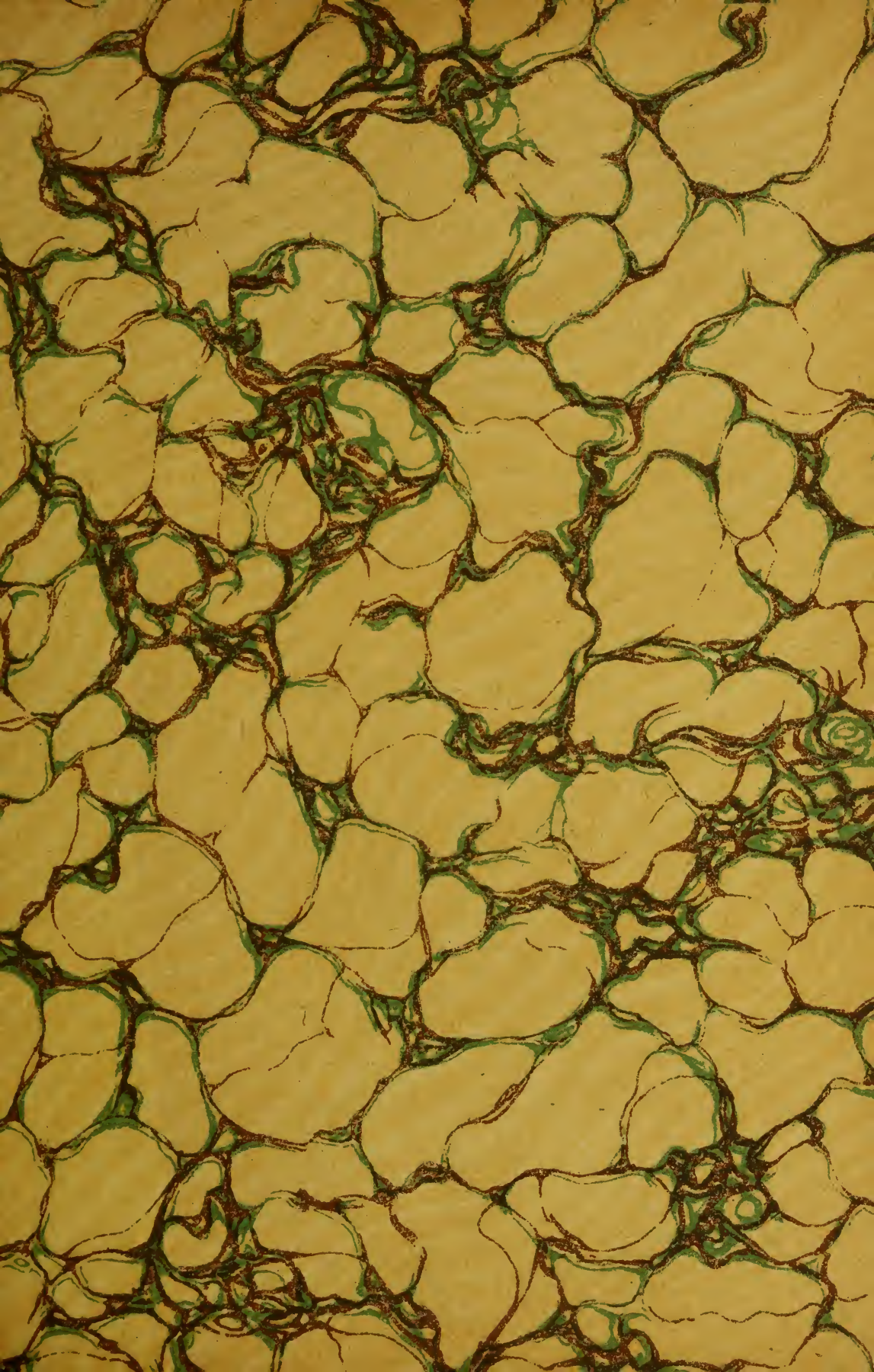
LIBRARY

385.43

F41a

ECONOMICS

DEPARTMENT



Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/unamministrazion00ferr

J. TERQUEM & Co.,
BOOKSELLERS AND BINDERS,
19 Rue Scribe, PARIS;
16 Beaver Street, NEW YORK.

Dott. FERRUCCIO FERRONI

Un'Amministrazione Ferroviaria di Stato

LE FERROVIE PRUSSIANE

1879-1911

BOLOGNA
PRESSO NICOLA ZANICHELLI
FIRENZE - ROMA - MILANO - PISA - R. Bemporad & F.
TORINO - S. Lattes & C. — NAPOLI - Fratelli Treves
PALERMO - Alberto Reber

385.43
F917a

3-1912 — Firenze, Tipografia Galileiana, Via S. Zanobi, 64

AI MIEI GENITORI

CON PERENNE GRATITUDINE

241756

PREFAZIONE DELL'AUTORE

Faccio seguire, a breve distanza dal primo lavoro sulle Ferrovie Svizzere, questo secondo volume sulle Ferrovie Prussiane.

I confini, entro i quali ho circoscritto la mia indagine, sono più ristretti di quelli del libro precedente. Mi sono limitato alla pura e semplice esposizione dell'azienda amministrativa, tralasciando l'esplicazione dei vari servizi, de' quali ho soltanto riportato alcuni dati più importanti, che servono da commento e da conclusione.

Nella trattazione ho creduto opportuno seguire i criteri distributivi, che già adattai, pur sempre cercando di mantenermi — per quanto possibile — imparziale ed obbiettivo nell'esposizione dei giudizi miei personali.

Berlino, Febbraio 1911.

FERRUCCIO FERRONI.

CAPITOLO I.

Sviluppo delle Ferrovie e Storia della nazionalizzazione

SOMMARIO:

I. — Sviluppo delle Ferrovie tedesche ed in ispecie delle Ferrovie prussiane dai loro inizi sino alla nazionalizzazione 1838–1879.

II. — Il regime delle Ferrovie in Prussia dal 1858 al 1876.

III. — La nazionalizzazione delle Ferrovie prussiane dal 1876 sino al giorno d'oggi.

IV. — La legge di organizzazione amministrativa del 24 novembre 1874.

V. — Conclusioni.

VI. — Bibliografia generale.

I. — Sviluppo delle Ferrovie tedesche ed in ispecie delle Ferrovie prussiane, dai loro inizî sino alla nazionalizzazione (1838-1879).

Il 4 ottobre dell' anno 1825 la prima linea ferroviaria da Darlington a Stockton iniziava il suo pubblico esercizio su suolo inglese, seguìta a breve distanza dalla più importante linea Liverpool-Manchester. Il fecondo esempio dell' Inghilterra non doveva andar perduto per la Germania, che era allora in pieno periodo di civile progresso e preparava, con silenzioso ma fervido accanimento, l' affermazione solenne del 1866 e del 1870!

Gli scienziati tedeschi dapprima e poi la pubblica opinione si interessarono a questi esperimenti e ben presto si volle tentare la prova anche su suolo germanico. Sorsero così tra il 1830 e il 1835 numerosi Comitati cittadini — a Norimberga, a Dresda, a Lipsia, a Berlino, a Breslavia, a Monaco ecc. — i quali iniziarono ben presto un' attiva propaganda. Ma non pochi ostacoli si opposero a codeste iniziative. Ostacoli finanziari anzi tutto, essendo il capitale di quell' epoca assai limitato e mal disposto ad inoltrarsi in imprese d' esito incerto o con profitti a lunga scadenza. Poi vi furono gl' impedimenti governativi ed ufficiosi; si disse che le Ferrovie costituivano un pericolo per l' incolumità dei viaggiatori, si opposero ragioni d' indole igienica; ma sopratutto — in tempi di reazione — il nuovo e rapido mezzo di comunicazione sembrò sospetto agli uomini politici, che videro in esso uno strumento di progresso delle idee di libertà e di fratel-

lanza tra i popoli, allora divisi e sottomessi. Questi ostacoli furono assai maggiori di quel che non si creda, e certo gli archivî dei comitati locali dell'epoca rivelerebbero particolari ed episodi ignorati [1], che varrebbero a porre in rilievo l'iniziale opposizione dei Governi allo sviluppo delle Ferrovie.

Ma le opposizioni non valsero: gli ostacoli furono ben presto superati e nel 1835 (più precisamente il 7 dicembre 1835) venne aperta al pubblico la Ferrovia Norimberga-Fürth [2] la quale fu una Ferrovia privata. Seguì il 29 ottobre 1838 la linea Berlino-Potsdam, anche essa privata, ed il 1° dicembre dello stesso anno la linea Braunschweig-Wolfenbüttel (km. 11,8) che ebbe il vanto di essere la prima linea costruita a spese di uno Stato e da esso posta in esercizio.

Vennero poi la Lipsia-Dresda (24 aprile 1839), la Mannheim-Heidelberg (marzo 1840), la Magdeburgo-Rothen-Halle-Lipsia (agosto 1840), la Monaco-Ulma-Francoforte-Höchs (*Taunusbahn,* 1840). Colle annate 1840 e 1841 il problema ferroviario — vinte le prime prove — acquistò, anche per la Germania, un' incommensurabile importanza. Di ciò fanno fede le numerosissime pubblicazioni dell' epoca (1840-1845) le quali tennero dietro a quelle del Surville, del Crebbe, del Gröti, dello Scharrer, del Baader, del Hansemann (ed altri) che ebbero carattere piuttosto scientifico e speculativo e non di vere e proprie pratiche proposte.

La letteratura dal 1840 al 1845 fu invece una letteratura essenzialmente pratica: l' Harkorts, il Burgenberg, il Bischoff, lo Strenitz, il Fick ecc., ebbero in mira la costruzione di una data linea o di una data rete di linee, e soltanto quelle illustrarono nelle interessanti loro monografie con dati tecnici e con previsioni statistiche.

---

[1] Un curioso episodio è questo: il 12 gennaio 1837 il Ministro Rother promise di dare la concessione per una linea da Breslavia alla Slesia superiore. Il 14 giugno si pubblicò invece nel *Bollettino del Ministero degl'interni* un avviso pubblico di non prestar fede alle illusioni delle Imprese ferroviarie, le cui concessioni erano lontane dall'essere date o assicurate.

[2] Questa linea ebbe carattere di puro esperimento, trattandosi di una Ferrovia lunga appena *un miglio tedesco.*

Appunto nell' anno 1840 anche il Governo, fin' allora ostile, mostrò d' interessarsi alle costruzioni delle ferrovie e di comprenderne l' utilità e la portata. Lo stesso Re di Prussia Federico Guglielmo IV si interpose personalmente a che fosse conceduta alle imprese ferroviarie una maggiore libertà di movimento. E lo sviluppo fu rapido, gigantesco. Il 1° settembre 1841 si aprì la linea Düsseldorf-Elberfeld, il 6 settembre dello stesso anno la linea del Reno sino ad Acquisgrana, il 10 settembre dello stesso anno la linea Berlino-Wittemberg, il 22 maggio 1842 la linea Breslavia-Oblau, il 30 settembre dello stesso anno un tratto della linea Berlino-Stettino, il 23 ottobre dello stesso anno la Berlino-Francoforte, il 16 luglio 1843 tutta la linea Berlino-Stettino, il 18 luglio dello stesso anno la linea Magdeburgo-Haberstadt, e il 29 luglio la Breslavia-Friburgo ecc. Nè si arrestò negli anni seguenti la marcia ascensionale delle ferrovie tedesche. Nell' ottobre 1847 le Ferrovie della Slesia superiore furono congiunte con quelle per Cracovia. Nello stesso anno fu operato il raccordo tra Berlino-Francoforte e Breslavia e furono costruite le linee Dresda-Göerlitz, Berlino-Amburgo e Francoforte-Breslavia. Tutte insomma, o quasi tutte le principali città tedesche furono così congiunte mediante comunicazioni ferroviarie dirette.

In questo fervido periodo l' Associazione delle Amministrazioni ferroviarie tedesche (10 novembre 1846) trovò naturalmente e spontaneamente la sua fondazione!

Al fervore degli inizî seguì un periodo di assestamento, durante il quale si operarono specialmente i collegamenti tra le diverse linee [1] e provincie e tra le diverse stazioni d' una stessa città. Per cui la rete ferroviaria tedesca acquistò un aspetto più razionale, e i benefici delle comunicazioni ferroviarie vennero più equamente ripartiti tra le diverse regioni. Il 15 ottobre 1851 fu inaugurata la linea di collegamento tra le diverse stazioni di Berlino, nel 1852 quella di Dresda e di Lipsia, nel 1859 quella attraverso il Reno tra Colonia e Deutz. Codesti congiungimenti

---

[1] Non riferiamo per brevità la lunga serie di linee interne costruite tra il 1850 ed il 1860.

tra le diverse stazioni, le grandi migliorie e le innovazioni del materiale, che avvennero in quell' epoca, furono le cause principali del grande svilupparsi del traffico e costituirono un notevolissimo *passo in avanti* per la tecnica e per l'economia ferroviaria tedesca. In questo periodo furono costruite le linee internazionali tra la Sassonia e la Boemia, tra il Würtemberg e la Svizzera, tra le provincie renane e l' Olanda. Durante il decennio 1850-1860 il Baden, la Baviera, quindi il Würtemberg iniziarono il sistema delle Ferrovie di Stato. Ma in Prussia si continuò ad attuare il sistema privato con le garanzie e con le disposizioni introdotte negli anni 1852-1853, che esamineremo nel seguente paragrafo. Le Ferrovie continuarono gradatamente il loro sviluppo, passando da 6.000 ad 11.000 km.

Il periodo 1860-1870 fu assai fervido di costruzioni e non ci avventuriamo a seguirlo: esso potrebbe essere oggetto di un' intera opera di carattere storico! Diciamo soltanto che questo enorme sviluppo fece allora maggiormente comprendere la necessità di unire l' immenso fascio di linee, che avevano ormai raggiunto i 20.000 km., in una sola vastissima rete. Le concessioni divennero quindi più ardue ad ottenersi, le piccole Ferrovie ottennero difficilmente il permesso di costruzione, furono favorite le fusioni di Società ferroviarie (ad esempio quella della Wilhelmsbahn con la Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft): s' iniziò insomma un' êra nuova, si infiltrarono nelle menti dei dirigenti nuove idee che ebbero larga ripercussione nello sviluppo ferroviario tedesco.

L' unione politica dell' Impero germanico (1870-1871) ebbe anche capitale influenza sulle Ferrovie tedesche: mentre da un lato essa favorì e diede un colossale impulso alle nuove linee, alimentandole con le crescenti forze della ricchezza nazionale (sicchè esse salirono in seguito da 20.000 a 33.000 km.), dall'altro fece sentire sempre più (specialmente in Prussia ove vigeva il sistema privato) la necessità dell' unificazione, d' un rinforzarsi cioè dei pubblici poteri di fronte alle Imprese private. Questo periodo va dal 1850 al 1879. Esso trovò la sua fine il 24 ottobre di quell' anno, giorno in cui venne emanata la legge per l' orga-

nizzazione delle Ferrovie prussiane e per la loro graduale nazionalizzazione. Con questa data principiò un nuovo periodo del quale ci occuperemo nei seguenti paragrafi (1).

II. — Il regime delle Ferrovie in Prussia dal 1858 al 1876.

Sino dal primo apparire delle ferrovie sorse anche in Germania la controversia sul sistema di Stato e sul sistema delle Compagnie private. Alcuni, come l'Harkorts, il Lizt ed altri molti, si schierarono risolutamente per la costruzione e l'esercizio nazionale, altri invece — come l'Artzberger e l'Hansemann — propugnarono il sistema delle Società private. Nè agli uni nè agli altri mancarono gli argomenti poichè, trattandosi di una nuova impresa, i dati erano allora mal certi e le menti e le fantasie potevano liberamente sbizzarrirsi. Il Governo prussiano dapprima ostile dovette ben presto seguire l'esempio che gli veniva dalla vicina Austria (2), e disciplinare le costruzioni ferroviarie mediante la famosa legge del 3 novembre 1838 (Legge prussiana sulle Imprese ferroviarie).

Questa legge, assai più forte e comprensiva di quella au-

---

(1) Diamo in nota la interessante statistica, in km., di tutte le ferrovie tedesche:

Anno	Ferrovie di Stato	Ferrovie private amministrate dallo Stato	Ferrovie private	Totale
1838	11,8	—	128,7	140,5
1840	46,8	—	502,1	548,9
1845	583,6	—	1720,4	2.304,0
1850	2.092,4	501,3	3450,6	6.044,0
1855	4.024,1	565,3	3699,2	8.289,0
1860	5.229,1	1366,6	5064,4	11.660,1
1865	6.747,1	1570,7	6488,5	14.806,3
1870	8.958,2	2996,7	8099,8	19.694,3
1880 *	22.325,3	3737,5	7644,8	33.707,5
1889	35.230,4	103,9	4448,7	40.082,7

* *In seguito alla nazionalizzazione delle Ferrovie prussiane.*

(2) La prima Legge austriaca ferroviaria fu quella del 18 giugno 1838; poi quella del 29 dicembre 1877.

striaca, non fu mai effettivamente abrogata, essa costituì anzi il nocciolo delle successive leggi ferroviarie non soltanto prussiane, ma europee. Essa dettò anzitutto le norme generali sulla revisione dei documenti e dei piani di costruzione e quelle sulla verifica delle liste di sottoscrizione delle azioni. Rinforzò anzi questo secondo principio, disponendo che le cedole provvisorie delle Società ferroviarie dovessero essere nominali e liquide almeno per quattro decimi (invece che un terzo come per le altre Imprese) del loro valore totale. La legge stabilì quindi il principio dell' *espropriazione* con diritti di privilegio agli espropriati, qualora la costruzione non avesse più luogo, e lasciò alle Compagnie la libertà di acquistare i mobili, sottoponendo invece le alienazioni all'approvazione del Governo. Le Società furono inoltre obbligate a rispondere di tutti i danni derivanti dall' impianto della linea e dall' esercizio ferroviario, poichè *la natura pericolosa dell' impresa non era tale da liberare gl' imprenditori dalla responsabilità civile e tanto meno da quella penale.* Ogni cambiamento delle tariffe dovette essere comunicato al Ministero del Commercio prima della sua entrata in vigore e qualora il dividendo annuale, dedotti i versamenti prestabiliti al fondo di riserva, superasse il 10 % fu dichiarato *obbligatorio* un ribasso dei prezzi di trasporto. Affinchè codesta norma fosse rispettata le Imprese furono costrette a tenere contabilità regolari in ogni ramo dell' azienda, ad attenersi in questo riguardo alle disposizioni del Ministro del Commercio ed a sottoporre ogni anno all' esame del Governo i loro conti e bilanci. Allo Stato fu concesso un diritto di riscatto soltanto dopo trenta anni dall' apertura dell' esercizio e sempre che si dovesse applicare un nuovo Regolamento o Sistema ferroviario: le modalità del riscatto furono sufficentemente precisate; in tal caso tutta la rete, con tutto il suo inventario e tutti i suoi fondi di riserva, doveva passare allo Stato e questo doveva assumersi tutti i debiti delle Società ferroviarie riscattate. Fu poi stabilito che, dopo il periodo di trenta anni, fosse lecito ad altre Imprese di stabilire linee di concorrenza con lo stesso percorso e con la medesima destinazione. La legge diede infine disposizione sui diritti di posta, sull' uso uni-

forme dei binari, sulla polizia ferroviaria ecc.; concesse allo Stato il diritto di porre all' incanto le linee non costruite entro i termini di costruzione e sanzionò la propria applicazione anche alle linee ferroviarie preesistenti.

Tale fu la legge: non certo completa nè sufficiente a risolvere tutte le successive questioni ferroviarie, ma fu in ogni modo importantissima, larga, e — per i tempi in cui venne emanata — un vero modello del genere. Essa accolse interamente il regime delle Società private, ma disciplinò convenientemente l'eventualità del riscatto. Il Governo la applicò forse — nei primi anni — con criterî alquanto restrittivi, ma certo non si può dire che lo spirito animatore fosse illiberale: allo Stato furono concessi i diritti indispensabili a garantirne la suprema autorità, mentre alle Imprese private vennero lasciate ampie facoltà, specialmente in riguardo alla loro azienda finanziaria, che fu sottoposta all' esame del Governo soltanto per impedire che i dividendi sorpassassero la rispettabile percentuale del 10 %. Tuttavia a questa legge manca il soffio animatore delle leggi seguenti, le manca quella spinta degli Enti pubblici, indispensabile a muovere ed animare i capitali privati soverchiamente prudenti [1].

---

[1] Diamo, a schiarimento della posizione delle Ferrovie in Germania nel 1842, la seguente statistica delle linee ferroviarie, desunta dall'opera dell' ARZBERGER (1842):

Nome delle Ferrovie costruite	Leghe	Costo complessivo in talleri *	Costo per lega in talleri
1. Ferrovia del Baden	2 1/2	693.000	277.220
2. Berlino-Anhalt	20	4.200.000	210.000
3. Berlino-Potsdam	3 1/2	1.378.000	394.714
4. Brunswig-Harzburg	1 3/5	250.000	156.250
5. *Budweis-Emunden* **	28	1.680.000	60.000
6. Düsseldorf-Elberfeld	3 3/4	1.620.000	432.000
7. *Ferdinand-Nordbahn*	23	3.765.000	163.695
8. Lipsia-Dresda	17	6.000.000	352.941
9. Magdeburgo-Lipsia	14 1/2	3.020.000	208.275
10. Monaco-Amburgo	8 1/2	2.334.000	274.588
11. Norimberga-Fürth	1	124.770	124.770
12. *Praga-Pilsen*	6 7/8	210.000	30.545
13. Ferrovia del Reno	9 1/2	500.000	531.915
14. Ferrovia del Taunus	5 1/2	1.831.000	332.909
15. *Vienna-Raab*	10	4.550.000	455.000

* *Tallero = fr. 3,75.*

** *Le linee stampate in carattere corsivo sono linee austriache.*

Infatti la costruzione delle Ferrovie da parte delle Imprese private, procedette, in seguito alla legge del 1838, assai lentamente. Sul finire del 1841 vi erano in Prussia soltanto 587 km. di linee ferroviarie; non molte erano quelle in progetto od in costruzione, nè era poi possibile trovare imprenditori per le linee più lunghe e di maggiore spesa [1].

Una riforma si rese quindi indispensabile. Con l' ascensione al trono di Federico Guglielmo IV di Prussia parve sorgesse un nuovo spirito animatore che si esplicò chiaramente mediante il Decreto ministeriale del 22 novembre 1842 (*Gesetzsammlung*, p. 307), il quale stabilì che lo Stato si assumesse la garanzia degli interessi (3 $^1/_2$ %), delle Società ferroviarie private.

I precedenti di questo Decreto-Legge sono presto raccontati. L'Assemblea generale convocata per dettare la Costituzione prussiana, consapevole delle idee e degli indirizzi nuovi del Capo dello Stato, aveva, sin dalle prime sedute, approvata la proposta di stabilire più intensi collegamenti ferroviarî tra le diverse provincie del Regno. A questo proposito si aggiunse naturalmente anche quella di elevare una nuova imposta con un gettito presumibile di 2.000.000 di talleri; i quali dovevano servire a dare impulso alle costruzioni ferroviarie. Il Governo oscillò tuttavia tra l' impiegare questi 2.000.000 in una graduale diminuzione del prezzo del sale (che in quell' epoca era sotto il monopolio dello Stato) o l' erogarli invece a totale beneficio delle Ferrovie. L'Assemblea generale accolse entrambe le proposte del Governo, sotto riserva però di aumentare di nuovo i prezzi del sale, qualora le risorse dello Stato non bastassero ad entrambi gli scopi.

L' impulso alle ferrovie si esplicò non già mediante la costruzione diretta, come alcuni sostenevano, ma sotto forma di garanzia d' interessi (3 $^1/_2$ %) fatta dallo Stato agli azionisti delle Imprese private. In pari tempo (1843) furono prese le necessarie precauzioni a che codesta garanzia non generasse abusi.

Anzitutto si stabilì che, qualora i profitti d' una annata superassero il 3 $^1/_2$ %, questi maggiori proventi dovessero andare

---

[1] Cfr. *Staatsbahngedanke*, del dott. Gottf. Keller, pp. 72-73.

soltanto per due terzi agli azionisti e per un terzo allo Stato, allo scopo di coprire le eventuali perdite degli anni precedenti o come fondo di riserva o, infine, *per l' acquisto di azioni ferroviarie:* poi che l' ammortizzazione delle azioni dovesse avvenire per sorteggio, salva restando allo Stato la facoltà di affrettarla con il riscatto. Lo Stato acquistò inoltre, col possesso delle azioni, il diritto al voto nelle Assemblee degli azionisti: diritto limitato dapprima ad un sesto del totale delle azioni e poi gradatamente accresciuto. Inoltre Esso ottenne il diritto di nominare un membro del Consiglio d' Amministrazione e di ratificare la nomina degli impiegati ferroviarî principali; il diritto di approvare le tariffe e di imporre le modificazioni degli orarî giovevoli all'interesse generale; il diritto, infine, di assumere per conto proprio l' amministrazione e l' esercizio di quelle reti, che in una annata costringessero lo Stato a pagare più dell' 1 o dell' 1 $^1/_2$ % di interessi. In questo caso lo Stato avrebbe dovuto comportarsi di fronte agli azionisti presso a poco come un Consiglio d' Amministrazione qualsiasi: compilare cioè i bilanci, distribuire i dividendi ecc., colla sola prerogativa che, il giorno in cui Esso avesse acquistate tutte le azioni d' una Compagnia, le Ferrovie passassero di pieno diritto e senz' altri atti formali in sua piena proprietà.

Tale la legge: tutt' altro che sfavorevole allo Stato, il quale ottenne, sottoponendosi al non troppo grave rischio della garanzia degli interessi, un notevolissimo influsso sull'amministrazione interna delle Ferrovie private (diritto di voto, di nomina d' un Consigliere d' Amministrazione, di ratifica degli impiegati superiori ecc.). Il rischio fu, del resto, assai attenuato con le ultime disposizioni surriferite, a causa delle quali le Ferrovie della Slesia superiore [1], quelle della Slesia inferiore e della Marca (1872) la Wilhelmsbahn ecc., entrarono nell' Amministrazione dello Stato e costituirono così il primo nucleo per lo sviluppo della rete nazionale.

---

[1] Passò in piena proprietà dello Stato soltanto nel 1890.

I risultati di questa legge non furono però così copiosi come da essa si attendeva. Si portarono a termine, è vero, molte delle importanti linee iniziate e progettate; ma fu impossibile trovare imprenditori per le linee di congiungimento tra la capitale e le regioni orientali, linee che si ritenevano dovere essere poco redditizie. Fu allora ventilato dal Governo un progetto di costruzione per conto dello Stato: ma le prime trattative caddero subito per ragioni d'ordine politico. Il che non impedì però che il Governo iniziasse ben tosto una vigorosa politica ferroviaria. Nell'agosto 1848 il Ministro Hansemann concretò un vasto progetto per il riscatto di tutte le Ferrovie prussiane: ma egli dovette dimettersi, in seguito a vicende di partiti, prima d'averlo effettuato. Gli successe come Ministro del Commercio il famoso Von Heydt, uno dei più validi sostenitori delle Ferrovie di Stato. Egli si mise, infatti, subito all'opera. Nel settembre del 1849 fece approvare al Parlamento la costruzione di Stato delle linee orientali, della Westfalia e di Saarbruck; negli anni successivi (1852-1853) egli condusse a termine il riscatto delle linee della Slesia superiore, dell'inferiore e della Marca, la costruzione delle linee ferroviarie fino a Königsberg e Francoforte. Per suo merito la prima rete ferroviaria di proprietà nazionale era insomma costituita! Durante il Ministero del Von Heydt, continuò a svilupparsi anche la legislazione ferroviaria: importante fra le altre la legge 30 maggio 1853 sui *profitti netti* delle Imprese ferroviarie; profitti che furono calcolati sulla base degli eccedenti delle *entrate* sulle *spese*, computandosi come spese le spese d'amministrazione, manutenzione e d'esercizio, i versamenti ai fondi di riserva e d'ammortamento e gli interessi dei capitali presi a prestito. Questa legge regolò anche le cosidette *prioritäts aktien*, e l'acquisto di esse al corso normale.

Nè l'opera del Von Heydt si disperse quando egli dovette lasciare il potere. Il di lui successore, il conte Stempitz, continuò, forse anche più vigorosamente, la politica iniziata. Sul principio dell'anno 1866 le linee Landesbeilen-Hannover e Kurhessen-Nassau entrarono a far parte della rete di Stato. Ma le guerre del 1864 (Hannover, Danimarca) e specialmente quelle del 1866 (Austria) e

del 1870 (Francia), imposero una sosta all'opera nazionalizzatrice dei Ministri del Commercio. Essi furono nel secondo quinquennio 1866-1871, come dice il Keller nel suo dotto libro, « piuttosto degli *spettatori* che degli attori, e si interessarono specialmente che le Ferrovie fossero costruite, senza tener troppo riguardo a chi le costruisse ». La legislazione ferroviaria non fu però scarsa, specialmente perchè la costituzione della *Federazione della Germania del Nord* richiese l'emanazione d'alcune disposizioni per la unificazione dei servizi, disposizioni che furono per massima parte dettate dallo Statuto federale del 1866 e che hanno grande importanza storica e politica. Inoltre i molteplici cambiamenti, avvenuti nell'organismo postale ed altrove, resero indispensabile l'emanazione d'una legge più complessa (2 novembre 1867) per regolare il servizio postale specie nei suoi rapporti ferroviari. Altre leggi ferroviarie tra il 1867 ed il 1870 furono quelle per il nuovo sistema di pesi e misure, sulle spedizioni ferroviarie, sulle tariffe, sulle costruzioni ecc. Tutte leggi di carattere tecnico e speciale che non fecero progredire di molto l'idea della nazionalizzazione delle Ferrovie.

Ma con la proclamazione dell'Impero tedesco (16 aprile 1871) e con la fine della guerra contro la Francia, si iniziò un nuovo periodo. Aumentarono le ricchezze nazionali, si sviluppò prodigiosamente il traffico; la necessità di disciplinare più rigorosamente le Ferrovie, anche per cementare il nuovo Impero, divenne quasi imperiosa. La Costituzione del 1871 negli art. 41-47 si occupò largamente delle Ferrovie, rafforzando assai l'autorità del potere centrale; ma essa non era sufficiente! Le leggi ferroviarie si succedettero allora con grande frequenza e furono tutte importantissime. Anzitutto la Legge 27 giugno 1873 che istituì un *Ufficio ferroviario dell'Impero* (1) ad ovviare in parte gli inconvenienti verificatisi tra il 1866 e il 1872, durante il periodo di maggiore potenza delle Compagnie private, ed a reprimere le corruzioni degli impiegati addetti alle concessioni, denunciati con tanta violenza dal deputato

(1) Il *Reichseisenbahnamt.*

Lasker nella seduta del 7 febbraio 1872. Questo Ufficio fu incaricato: 1) di sorvegliare l'insieme delle Ferrovie; 2) attendere a che le disposizioni della Costituzione fossero rispettate; 3) reprimere i mali usi e le cattive consuetudini; 4) chiedere ragguagli su tutte le disposizioni ed organizzazioni delle aziende ferroviarie; 5) esercitare sulle Ferrovie private le stesse funzioni delle Autorità di sorveglianza dei singoli Stati confederati. A questa legge tenne dietro il Regolamento 5 gennaio 1874 (modificato il 13 marzo 1876) sulla costituzione dell'Ufficio, sul suo regolamento interno ecc. Poi, in fascio, la legge 4 gennaio 1875 sulla polizia ferroviaria (completata il 12 giugno 1878); quella importantissima del 7 giugno 1873 sulla *responsabilità delle Imprese ferroviarie*; quella 11 maggio 1874 sulla *applicazione del Regolamento d'esercizio* stabilito nel 1870 per la Federazione Germanica del Nord all'Impero germanico; infine quella 12 giugno 1878 che dettò le *norme per le costruzioni ferroviarie* e le *ordinanze per i segnali.*

Questa la più importante legislazione.

Ma, come dicemmo, l'idea della statizzazione delle Ferrovie aveva nel frattempo acquistato sempre crescenti fautori. Sintomatica fu la creazione nel 1870 d'una *Commissione d'inchiesta* allo scopo d'indagare quali *norme legislative* dovevano prendersi per sopprimere gli abusi ed i soprusi che si erano pian piano introdotti. Questa Commissione venne informandosi siffattamente al concetto di formare una rete di Stato per tutta la Germania [1] che nel 1875 fece delle proposte concrete. Ed ecco, a favorire gl'intenti della Commissione parlamentare, la Legge prussiana del 4 giugno 1876, sostenuta dal Gran Cancelliere Bismark, con la quale il Governo fu autorizzato ad acquistare per conto dello Stato, mediante congrui indennizzi, le Ferrovie principali allora esistenti su suolo prussiano: sulle Ferrovie minori lo Stato avrebbe, di conseguenza, indubbiamente avuta una larghissima influenza indiretta.

Ma la Legge 1876 doveva incontrare non pochi ostacoli ed impedimenti. Tuttavia, benchè essa non contenesse che un'affer-

---

[1] Il che è rimasto sempre un pio desiderio dei Commissari parlamentari.

mazione di principî e benchè la vera opera di nazionalizzazione sia stata compita più tardi (nel 1879), non esitiamo ad asserire che essa segnò teoricamente la fine del sistema privato e l'inizio vero e largo della politica ferroviaria di Stato nel Regno di Prussia.

III. — La nazionalizzazione delle Ferrovie prussiane dal 1876 sino al giorno d'oggi.

La Commissione parlamentare aveva concluso la sua Relazione con queste testuali parole: « Le Ferrovie sono imprese pubbliche di trasporto; i loro scopi sono simili a quelli delle strade pubbliche. Lo Stato ha dovuto cederle alla speculazione ed alla industria privata soltanto per considerazione di *puro ordine finanziario.* Il che ha dato fin ora buoni risultati anche in rapporto alle costruzioni ferroviarie, ma per l'avvenire si dovrà considerare piuttosto il *lato sociale* del problema e, come avvenne per le strade, entrerà in campo non già la questione dei profitti diretti delle Ferrovie, bensì quella del soddisfacimento dei pubblici bisogni ».

In pari tempo il Governo prussiano nelle premesse alla legge del 4 giugno 1876, dichiarò che, nel caso in cui lo Stato fosse costretto ad astenersi dal seguire la via proposta dalla Commissione, la Prussia dovrebbe ciò non ostante sforzarsi ad ottenere una congrua influenza sulle Ferrovie private. Dichiarò inoltre che, addentrandosi la Prussia nella soluzione del problema ferroviario, essa dovrebbe anzitutto cercare d'estendere e di consolidare la propria rete ferroviaria. Questo *programma ridotto* venne infatti seguìto dal Governo nei tre anni successivi, durante i quali vennero a far parte della rete di Stato alcuni tratti di linea di scarsa importanza. Se la legge 1876 segnò dunque — come affermazione di principio — la fine del sistema privato, le sue premesse e la sua mite applicazione, ne attenuarono assai la portata.

Nel 1879 la politica ferroviaria fu di nuovo assai più vigorosamente ripresa. Appunto allora furono conclusi dal Governo vari contratti d'acquisto di linee importantissime (come la Magdeburgo-

Halberstadt e la Hannover-Altenbecken). Nella discussione parlamentare che ad esse si riferì, il *Landstag* non soltanto approvò ma dettò anche i principî generali per passare dal *sistema misto*, allora vigente, a quello *puro* di Stato [1]. Queste proposte si concretarono nelle Leggi 24 novembre e 20 dicembre 1879. La legge 24 novembre si riferì all'organizzazione delle Ferrovie di Stato; quella del 20 dicembre sul procedimento da seguirsi per condurre a termine la nazionalizzazione. Ci occuperemo della prima nel seguente paragrafo; diamo ora un brevissimo riassunto della seconda. I principî fondamentali della legge 20 dicembre 1899 possono ridursi a due: 1) i contratti d'acquisto debbono generalmente esser conclusi in modo che lo Stato si assuma tutte le obbligazioni delle Compagnie e paghi provvisoriamente agli azionisti gli interessi prestabiliti, coll'obbligo però di permutare le azioni con Rendita consolidata prussiana, dopo avvenuta la trasmissione della proprietà; 2) lo Stato deve assumere l'Amministrazione diretta di tutte le ferrovie riscattate.

Con questi due essenziali principî, che furono — salvo rare eccezioni — fermamente applicati, si compì — tra gli anni 1879 e 1890 — la nazionalizzazione delle Ferrovie. Nel 1890 lo Stato prussiano si trovò ad avere direttamente acquistati 14.168 km. di linee ferroviarie, con 5.027 locomotive e 119.713 vagoni per un prezzo totale di 4.147.857.050 marchi (5.183.800.000 lire). Per altra via [2] (oltre le linee accennate nei precedenti paragrafi e quelle dell'Alsazia-Lorena acquistate dopo la guerra del 1870) tra il 1872 ed il 1890 lo Stato entrò in *possesso* od in piena *proprietà* delle Ferrovie della Pomerania centrale, delle Ferrovie del Nord ecc. Mediante la legge del 1880 le Ferrovie dello Stato di Gotha passarono alla Prussia che s'impegnò di costruire alcune nuove linee e di sottostare a certe speciali condizioni. Onde, al principio del 1890, lo Stato prussiano si trovò ad esercitare una rete di 23.476 km.

---

[1] Cfr. *Stampati della Camera dei Deputati*, n. 5, 14ª legislatura, Prima sessione 1879-1880.

[2] Le Ferrovie dell'Assia (928 km.) si sono riunite a quelle prussiane nel 1897, ma si trattò d'una speciale cessione, sotto forma di cooperazione.

dei quali solo 52 per conto di terzi. Le Ferrovie private esercitate da privati si ridussero a quell'epoca a soli 1.424 km., con una proporzione, mai più raggiunta, d'appena il 6 %.

Del successivo svolgimento delle Ferrovie prussiane non ci occupiamo in modo speciale. La Prussia seguì tra il 1890 e il 1910 una politica di costruzioni affatto particolari. Essa attese quasi esclusivamente alla costruzione di Ferrovie secondarie. La rete di Stato nel 1906 era salita di già a 35.101 km. Occorre però ricordare che nel venticinquennio 1880-1905 le Ferrovie secondarie passarono da 1.279 a 13.702 km. con un aumento di 12.430 km. dei quali 10.559 furono costruiti dallo Stato. Altra considerevole aggiunta alla rete prussiana fu quella del 1897 di 918 km. appartenenti al Gran Ducato dell'Assia, che associò l'esercizio delle proprie Ferrovie a quelle prussiane. Questi pochi dati comparativi dimostrano chiaramente che esse ottennero dal 1890 ai giorni nostri un notevolissimo incremento, ma comprovano in pari tempo che nell'anno 1890 la statizzazione delle Ferrovie prussiane era virtualmente compiuta.

Diamo in nota a complemento di quanto abbiamo detto sinora un'interessante statistica del Keller sulle Ferrovie acquistate dalla Prussia tra il 1879 ed il 1890 (1).

IV. — La Legge di organizzazione amministrativa del 24 novembre 1874.

La Legge 24 novembre 1874 fu la prima che abbia dettato norme dettagliate per l'amministrazione delle Ferrovie di Stato sia per il presente che per l'avvenire e regole sicure per la disci-

(1) Km.	Anno	Ferrovia	Marchi pagati dallo Stato	Media Per km.
49,9	1872	Taunus	10.011.100	200.342
223,5	1876	Halle-Kassel	41.251.700	184.548
961,6	1879	Berlino-Stettino	193.219.500	200.927
1025,5	»	Magdeburgo	344.172.300	335.585
268,0	»	Hannover	45.634.500	181.438
1108,4	»	Colonia	506.326.500	456.784
		A riportarsi marchi	1.140.615.600	Media 259.947

plina delle Ferrovie rimaste sotto il regime privato: essa è quindi storicamente importantissima ed anche in pratica è degna di tutta la nostra considerazione perchè, sebbene le leggi successive le abbiano qua e là apportato delle modificazioni, non pochi dei suoi caposaldi restano tuttora in vigore. Ne riportiamo quindi la tessitura:

« La Legge 24 novembre 1874 si applica a tutte le Ferrovie

Km.	Anno	Ferrovia	Marchi pagati dallo Stato	Media Per km.
		Riporto marchi	1.140.615.600	259.947
1295,4	1880	Berlino-Potsdam-Magdeburgo	591.129.900	456.302
260,1	»	Reno	127.935.900	491.721
17,5	»	Hamburgo, E.	3.699.400	211.153
65,1	»	Assia (tratto Main-Weser)	17.250.000	264.977
1336,1	1882	Berg-Marca	633.847.500	474.387
503,6	»	Turingia	183.600.500	364.500
318,1	»	Berlino-Görlitz	54.190.900	170.284
154,5	»	Cottbuss-Grosschbeimer	18.381.400	118.975
281,6	»	Marca-Posen	37.606.700	133.518
121,2	»	Reno-Halle	28.776.800	237.315
429,9	»	Berlino-Anhalt	124.946.800	290.594
1455,0	»	Slesia superiore	451.167.000	310.012
600,3	1884	Breslavia-Friburgo	124.663.950	207.595
335,8	»	Recht-Oder-Ufer	111.100.000	330.783
298,8	»	Altona-Kiel	68.819.200	230.303
200,9	»	Posen-Kreuzburg	27.535.000	137.051
24,3	»	Schauenburg-Lippe	14.000.000	514.539
449,7	»	Berlino-Amburgo	132.125.350	293.764
160,7	»	Oels-Knesen	14.532.500	90.359
53,8	»	Tilsit-Istenburg	6.268.350	116.469
185,9	»	Brema	36.000.000	193.632
356,6	1885	Braunschweig	12.575.500	35.263
232,2	»	Slesia	19.881.500	85.609
57,2	»	Munster-Ensched	2.746.000	47.947
301,5	»	Halle-Guben	59.527.800	197.432
181,0	1887	Berlino-Dresda	19.989.000	110.400
121,8	»	Nordhausen-Erfurt	10.782.000	88.468
158,5	»	Oberlausitz	12.809.500	80.802
40,0	»	Aachen-Gulisch	13.160.600	329.015
23,1	»	Angermunde-Schwedt	495.900	21.458
10,8	1889	Becholt-Landesgrentz	6.254.450	101.238
50,9	»	Bismark-Landesgrentz		
6,8	1890	Wernhausen	4.488.938	87.209
237,8	»	Schlewig-Holstein	19.572.700	82.307
103,3	»	Elba inferiore	15.900.000	153.891
99,8	»	Westholstein	3.408.850	34.157
		TOTALE marchi	4.149.785.488	Media 292.750

possedute ed esercitate dallo Stato. Il Ministro può tuttavia concedere alcune facilitazioni alle linee che non sono proprietà dello Stato, ma soltanto da Esso amministrate ».

Le Ferrovie nazionali, sia in costruzione che in esercizio, sono sottoposte: *a*) all' alta Direzione del Ministero dei Lavori Pubblici; *b*) alle Direzioni ferroviarie; *c*) agli Uffici dell'Esercizio (*Betriebsämte*); *d*) alle Commissioni per le costruzioni ferroviarie.

A) Il Ministro giudica imparzialmente tutti i reclami (meno quelli degli impiegati) contro le disposizioni delle singole Direzioni ferroviarie. Al Ministro è riservato inoltre: I) *in rapporto all'Ufficio costruzioni: a*) l'approvazione dei piani generali e delle indagini speciali per le costruzioni e le disposizioni per l'esecuzione di esse; *b*) i permessi pei lavori e pei disegni speciali; *c*) l'apertura dei tronchi di linea destinati al pubblico transito delle merci; *d*) l'approvazione delle norme per i salari degli operai delle costruzioni; *e*) l'utilizzazione delle soprastrutture e dei mezzi d'esercizio e l'autorizzazione a concludere contratti il cui oggetto superi la somma di 50.000 o 150.000 marchi per l'aggiudicazione di pubblici appalti; II) *rispetto all'Amministrazione dell'esercizio* (*Betriebs Verwaltung*): *a*) l'approvazione della cessazione o dei cambiamenti dell'esercizio ferroviario; *b*) la formazione o modificazione degli orari per i treni passeggeri e postali nel periodo estivo, invernale o nel frattempo; *c*) la compilazione di tariffe locali o di congiunzione; *d*) le principali modificazioni del servizio di spedizione e dei sistemi meccanici, le conclusioni di contratti (50.000 marchi) ed appalti (150.000 marchi) ecc.; *e*) i cambiamenti delle istruzioni di servizio; III) *rispetto al personale: a*) la nomina dei Presidenti e dei Membri delle Direzioni ferroviarie e così pure dei Presidenti e dei consiglieri delle Commissioni di costruzione e degli Uffici dell'esercizio e in genere di tutti gl' impiegati ferroviari superiori, e gli aumenti di stipendio di essi.

B) Accanto al Ministro sta, per fornirgli le indicazioni e per compiere le necessarie indagini, un « Consiglio nazionale ferroviario » (*Landes Eisenbahnrat*). Il Ministro può interrogarlo ogni qualvolta sembri a lui opportuno (Legge 1882). Questo Consiglio superiore consta di un Presidente nominato dal Re e di quaranta

Membri, dei quali dieci nominati dal Ministero e trenta eletti dalle provincie tra i più autorevoli rappresentanti del ceto agricolo, industriale e commerciale. Le funzioni dei componenti di questo Consiglio durano tre anni: esse sono: 1) l'esame accurato delle spese pei trasporti, delle merci e delle persone; 2) le disposizioni per le tariffe e per la classificazione delle merci; 3) gli ordinamenti riguardanti le tariffe differenziali; 4) le proposte relative alle modificazioni generali dell'esercizio ferroviario, della polizia ferroviaria ecc.; in tutti questi casi il previo parere del Consiglio è, per legge, indispensabile. Il Ministro può però sottoporre ad esso anche le altre importanti questioni del traffico ferroviario. In questo caso, però, il Consiglio superiore ha il diritto di fare proposte indipendenti e di chiedere al Ministro tutti i necessari documenti ed informazioni. Le riunioni del Consiglio debbono tenersi almeno due volte all'anno a Berlino. Il Ministro può, nei casi d'urgenza, dare disposizioni anche in riguardo a quegli oggetti che sono sottoposti al previo parere del Consiglio superiore: deve però darne immediato avviso alla Commissione permanente di esso ([1]).

C) Le Direzioni ferroviarie dipendono immediatamente dal Ministero dei Lavori Pubblici ed hanno: *a*) *in generale* la Direzione amministrativa delle Ferrovie che si trovano nel loro dipartimento, decidono sui reclami relativi ai provvedimenti degli Uffici d'esercizio e alle Commissioni di costruzione, compiono nella loro zona i contratti coi terzi, sostengono processi, acquistano — per l'Amministrazione — diritti od obbligazioni, hanno la direzione superiore dei treni che circolano sulle loro linee, decidono sulle richieste d'indennità e sui reclami per le tariffe, provvedono i materiali necessari all'esercizio ferroviario e all'officine, compilano progetti di costruzioni; *b*) di *fronte al personale* le Direzioni come organi collegiali giudicano — a maggioranza assoluta e con prevalenza del voto del Presidente in caso di parità — su tutti i reclami degli impiegati contro le disposizioni degli Uffici di costru-

([1]) Le funzioni del *Landeseisenbahnrat* sono state disciplinate nella successiva Legge del 1883.

zione o d'esercizio; *c*) *di fronte all' amministrazione dell' esercizio* fanno le modificazioni e compilazioni degli orari secondo le istruzioni superiori, esercitano la Direzione generale del servizio nella loro zona, concedono indennità superiori a 5000 marchi, dettano disposizioni sulle macchine, sui vagoni e sui depositi, s'occupano delle forniture necessarie all'esercizio annuale, approvano contratti superiori a 5000 marchi e appalti che eccedono 15.000 marchi; *d*) *di fronte all' amministrazione delle costruzioni* approvano le relazioni e i progetti per le costruzioni normali di oggetti necessari, per la posa dei binari, per tutte le costruzioni che superino i 10.000 marchi; fanno ispezioni sui diversi tratti di linea, tengono la contabilità dei fondi di costruzione delle Ferrovie private amministrate dallo Stato. Le Direzioni ferroviarie sono ripartite in tre Divisioni [1]: I) amministrative; II) del Traffico; III) delle Costruzioni e del Materiale.

D) Organi di collegamento tra le varie Direzioni sono: *a*) la Cassa principale delle Ferrovie, che deve curare tutto il movimento finanziario e la contabilità sì delle *spese* che delle *entrate*; *b*) l'Ufficio centrale ferroviario, il quale presiede al movimento degli affari. I componenti di quest'Ufficio possono essere contemporaneamente applicati alle Direzioni ferroviarie e dal Presidente di esse possono essere sgravati (secondo il Regolamento) di alcune delle loro funzioni.

E) I Consigli dipartimentali [2] stanno accanto ad una o più direzioni e cooperano con esse. I loro componenti sono rappresentanti del commercio, dell'agricoltura e dell'industria; durano in funzione per circa tre anni ed hanno, in riguardo alle Direzioni, presso a poco le medesime competenze del Consiglio superiore rispetto al Ministero (legge 1882).

F) Gli Uffici d'esercizio (organi locali) sottostanno alle Direzioni. Ad essi spetta di condurre a termine tutti quegli affari d'amministrazione o d'esercizio, che non siano di competenza speciale del Ministro o delle Direzioni, e d'adempiere le incombenze

---

(1) Regolamento 4 febbraio 1880.
(2) Regolamento speciale.

loro affidate dalle Direzioni su virtù d'uno speciale Regolamento (4 febbraio 1880).

G) Le Commissioni per le costruzioni (organi locali) sottostanno alle rispettive Direzioni, nella cui zona si compiono le nuove costruzioni: le funzioni di queste Commissioni dipendono talora dal Ministro; per cui esse vengono stabilite mediante un Regolamento ministeriale.

H) Di fronte a *tutte* le Autorità ferroviarie sta il *Reichseisenbahnamt* (Ufficio ferroviario dell'Impero) (Legge 27 giugno 1872), sottoposto al Gran Cancelliere, con competenze simili a quelle dell'Alta Corte amministrativa. Il *Reichseisenbahnamt* deve sorvegliare a *che non siano violate* le norme dello Statuto (1871) concernenti le Ferrovie e quelle delle Leggi e Regolamenti ferroviari in vigore; poi deve cercare che le leggi vengano seriamente applicate e, infine, che non prevalgano cattive consuetudini od errori in materia. A tal uopo le Direzioni debbono comunicare al *Reichseisenbahnamt* tutti i casi straordinari avvenuti durante l'anno e scrivere un rapporto annuale sul servizio. Esso deve, in base a questi rapporti, compilare l'*Annuario statistico delle Ferrovie tedesche.* Questo obbligo compete anche alle Ferrovie private. Tutti i progetti degli orari debbono essere sottoposti al *Reichseisenbahnamt* che ne esamina la legalità. Così pure si deve dare ad esso immediato avviso degli accidenti ferroviari, poichè per legge gli spettano le relative indagini ed inchieste. In caso di guerra il *Reichseisenbahnamt* stabilisce in che modo le Ferrovie debbano mettere il loro materiale a disposizione dell'armata. Di fronte alle Ferrovie private esso ha gli stessi poteri delle pubbliche Autorità tutorie. Le Ferrovie di Stato — come rami della pubblica Amministrazione — sono obbligate ad attenersi alle ordinanze del *Reichseisenbahnamt.* Se una legge, un regolamento od una disposizione emanata dalle Autorità ferroviarie è *accusata di nullità*, ne giudica il *Reichseisenbahnamt* il quale esamina anche i nuovi progetti amministrativi e collabora alla formazione di tutti i trattati internazionali ferroviari. Esso è, insomma, il supremo *tribunale* ferroviario dell'Impero germanico, non limitato a sole competenze amministrative ma anche applicato a funzioni politiche di altissima importanza.

Quanto alla assunzione degli impiegati (art. 31-40 della citata Legge 1879) essa avviene per *conferimento* o mediante *contratto di locazione d'opera*. Nel primo caso essa può essere *a vita* o *a termine*. L'assunzione *a vita* richiede un periodo di prova di cinque anni, quella *a termine* un periodo d'un anno. Se l'assunzione avviene invece per *contratto di locazione d'opera*, il termine di prova è di *sei mesi* soltanto. In tale rapporto si trovano con lo Stato: i guardia sala, i portieri, le guardie notturne, i servitori d'ufficio, i controllori dei biglietti, i magazzinieri, i macchinisti, i frenatori, i fuochisti ecc.

Gli impiegati nominati hanno tutti i *diritti* e tutti i *doveri* degli impiegati di Stato. Essi hanno diritto a riscuotere i loro stipendi, le indennità d'alloggio e di viaggio, le regolari pensioni ecc.; anche le loro vedove hanno diritto a pensione. Per gli impiegati *a termine* valgono tutte le disposizioni generali del contratto di locazione d'opera [1]. Se lo Stato assume l'esercizio d'una Ferrovia privata per conto degli Azionisti, gli impiegati ed agenti di essa hanno le stesse incombenze e gli stessi diritti degli impiegati di Stato.

Per le Ferrovie private organi di sorveglianza sono: l'Ufficio ferroviario del Regno (*Reichseisenbahnamt*, Legge 1879), il Ministero dei Lavori Pubblici ed in ispecie i Commissari ferroviari.

Tale, nelle sue linee principali, la legge del 1879: legge ampia e comprensiva, che doveva — a causa della sua stessa natura — presentare dei lati deboli agli attacchi avversari. Difatti mentre da un lato essa è ispirata a criteri di decentramento, poichè attribuì alle Direzioni ferroviarie ed agli Uffici locali una larga autonomia funzionale, dall'altro essa accolse la teoria dell'accentramento, poichè stabilì che le Ferrovie entrassero direttamente — come organo finanziario e politico — a far parte dell'organismo di Stato e perchè istituì un Ufficio centrale ferroviario, con funzioni incerte e tutt'altro che giovevoli al principio dell'autonomia ferroviaria. L'Ufficio centrale non fu, insomma, allora, che un sem-

---

[1] Confronta il *Burgerlisches Gesetzbuch*.

plice Ufficio di collegamento tra le Direzioni ferroviarie; non ebbe quindi un'unica sede, ma fu distaccato presso le Direzioni, delle quali venne a costituire quasi un ramo per il disbrigo degli affari reciproci o d'indole generale. Molte delle funzioni di congiungimento furono poi attribuite ai Presidenti delle singole Direzioni mentre gli addetti all'Ufficio centrale poterono insieme disbrigare anche altre mansioni diverse. La legge era dunque nebulosa, onde lo scopo di questo Ufficio pseudo-autonomo doveva certamente fallire.

Anche la conciliazione tra il principio accentratore e quello decentratore non diede risultati, poichè per operare il decentramento si scelse il sistema dei Compartimenti e della duplice istanza. Ma riserbiamo le nostre critiche ed osservazioni negli ordinamenti ferroviari prussiani nei paragrafi conclusivi di questo nostro lavoro: fedeli quindi all'idee esposte nella nostra prefazione, rimandiamo a più oltre le nostre osservazioni sui diversi Consigli ferroviari, sugli Uffici locali ecc.

Tutte le critiche che possono farsi alla legge 24 novembre 1879, non valgono del resto a distruggere la sua grande importanza ed il suo valore storico. Questa legge, emanata trenta anni or sono, ha dettato principî che sono ancora in vigore ed ha servito di modello alla maggior parte delle successive Leggi ferroviarie di Europa; discutere quindi sul suo valore e sulla sua efficacia sarebbe davvero inopportuno [1].

---

[1] Diamo la seguente nota delle principali Leggi, Decreti e Regolamenti:

27 giugno 1873. Istituzione dell'Ufficio ferroviario del Regno (*Reichseisenbahnamt*).

27 maggio 1879. Istruzioni per l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato (fondi di rinnovamento e di riserva).

28 maggio 1879. Disposizioni relative al servizio postale delle Ferrovie secondarie.

9 agosto 1879. Trasporto degli animali vivi (Decreto Ministeriale).

24 novembre 1879. Legge sull'Amministrazione delle Ferrovie di Stato.

31 dicembre 1879. Durata massima del lavoro del basso personale (D. M.).

4 febbraio 1880. Ordine degli affari delle Direzioni e degli Uffici costruzioni (D. M.).

16 febbraio 1880. Disposizione fondamentale per l'organico (D. M.).

16 marzo 1880. Disposizioni per il servizio delle officine (D. M.)

V. — Conclusioni.

Abbiamo esaminato con grande rapidità lo sviluppo ferroviario tedesco, ed in ispecie quello prussiano e ci siamo fermati alle Leggi 1879-1882, cioè al primo stadio dell'assettamento amministrativo delle Ferrovie prussiane. Le nostre conclusioni non possono quindi essere che brevi, anzi brevissime.

---

8 giugno 1880. Regolamento per l'uso gratuito delle Ferrovie di Stato (D. M.).
5 luglio 1880. Regolamento per gli esami di impiegati medi ed operai (D. M.).
31 luglio 1880. Regolamento di servizio per l'Amministrazione dell'esercizio e della linea e per la contabilità (D. M.).
7 marzo 1881. Esposizione dell'organico dell'esercizio (D. M.).
9 maggio 1881. Abbonamenti per gli scolari (D. M.).
26 luglio 1881. Legge sulle abitazioni di servizio.
4 agosto 1881. Regolamento per i premi ai macchinisti (D. M.).
13 marzo 1882. Esposizione dell'organico dell'esercizio (D. M.).
27 marzo 1882. Contabilità normale delle nuove costruzioni (D. M.).
27 marzo 1882. Legge sull'impiego degli eccedenti delle entrate sulle spese ferroviarie.
20 maggio 1882. Legge sulle pensioni delle vedove.
1 giugno 1882. Legge sui Consigli ferroviari (Superiori e dipartimentali).
5 giugno 1882. Regolamento per le pensioni delle vedove (D. M.).
22 settembre 1882. Disposizioni per la statistica del movimento delle merci (D. M.).
4 gennaio 1883. Formazione dei Consigli Dipartimentali (D. M.).
2 maggio 1883. Regolamento per l'uso gratuito delle Ferrovie (D. M.).
11 luglio 1883. Disposizioni per l'uso dei vagoni (D. M.).
8 gennaio 1884. Disposizioni per l'Amministrazione degli stampati (D. M.).
17 marzo 1884. Disposizioni di servizio per le officine del Gas (D. M.).
28 marzo 1884. Statuto delle Casse di malattia degli operai (D. M.).
12 giugno 1885. Assunzione del basso personale (D. M.).
17 luglio 1885. Disposizioni per l'accettazione e la consegna delle merci (D. M.).
28 settembre 1885. Applicazione alle Ferrovie della legge sull'assicurazione degli infortuni (luglio 1884).
5 gennaio 1886. Polizia ferroviaria (sicurezza della linea e segnali) (D. M).
20 gennaio 1886. Esposizione del progetto dell'organico. Organico delle Casse delle Direzioni ferroviarie (D. M.).
14 marzo 1886. Statuto della Cassa pensione degli operai dell'esercizio (D. M.).
6 luglio 1886. Istruzione ed esami per gli addetti alle macchine e alle costruzioni (D. M.).
2 agosto 1886. Disposizioni sugli oggetti rinvenuti (D. M.).
4 gennaio 1887. Modificazioni al progetto dell'organico (D. M.).
26 gennaio 1887. Regolamento di trasporto dei militari in guerra.

Lo sviluppo ferroviario della Prussia non presenta speciali particolarità: se la natura ha apposto da un lato alle costruzioni ferroviarie notevoli difficoltà tecniche, specialmente per operare il passaggio dei molti e grandi fiumi che solcano il suolo tedesco, essa le ha dall'altro grandemente facilitate: accanto ai fiumi vi sono le aperte valli e le vaste pianure. I monti non hanno ostacolato di gran che lo svolgersi interno delle Ferrovie prussiane:

---

17 febbraio 1887. Disposizioni per l'unità tecnica ferroviaria (D. M.).
26 marzo 1887. Esami degli impiegati medi e subalterni (D. M.).
5 luglio 1887. Modificazioni agli Statuti delle Casse pensioni (D. M.).
5 agosto 1887. Nuovo ordinamento per l'uso dei vagoni (D. M.).
14 gennaio 1888. Modificazioni al progetto dell'organico (D. M.).
11 febbraio 1888. Trasporto dei militari in tempo di pace.
9 settembre 1888. Regolamento della Legge doganale.
3 gennaio 1889. Nuove modificazioni al progetto dell'organico (D. M.).
6 febbraio 1889. Disposizioni di servizio per le officine e pei loro materiali (D. M.).
10 giugno 1890. Disposizioni sulle uniformi di servizio.
10 giugno 1890. Disposizioni di servizio per l'Amministrazione degli stampati (D. M.).
13 agosto 1890. Disposizioni di servizio per l'Ufficio centrale del conto dei vagoni (D. M.).
22 novembre 1890. Disposizioni generali di polizia sulle caldaie a vapore (D. M.).
14 gennaio 1891. Disposizioni sugli oggetti trovati (D. M.).
2 ottobre 1891. Formulari per la polizia sulle caldaie a vapore (D. M.).
23 novembre 1891. Formazione dei Consigli dipartimentali ferroviari.
9 decembre 1891. Decreto reale per l'elezione del Consiglio superiore ferroviario mediante i Consigli dipartimentali.
22 aprile 1892. Esame e approvazione delle caldaie a vapore (D. M.).
23 luglio 1892. Ordinamento di servizio (competenze, segnali. costruzioni, stazioni) (D. M.).
28 luglio 1892. Legge sulle Ferrovie secondarie.
28 luglio 1892. Regolamento relativo.
7 settembre 1892. Disposizione dei trasporti ferroviari in caso di colera (D. M.).
3 ottobre 1892. Aggiunte agli Statuti delle Casse di malattia (D. M.).
15 novembre 1892. Disposizioni pel traffico ferroviario.
24 dicembre 1892. Disposizioni per semplificare la contabilità (D. M.).
7 febbraio 1893. Sorveglianza delle Casse di malattia (D. M.).
28 marzo 1893. Disposizioni per la sicurezza delle costruzioni ferroviarie. (D. M.).
28 luglio 1893. Disposizioni pel traffico ferroviario in caso di colera (D. M.).
8 agosto 1894. Cambiamento dei Regolamenti di trasporto pei militari (D. M.).
15 dicembre 1894. Formazione delle nuove magistrature ferroviarie (riforma ferroviaria).

mentre, per i congiungimenti internazionali con l'Austria, la Svizzera (e quindi l'Italia) e la Germania orientale, aspre catene di montagne hanno invece per molti anni resistito all'opera assidua e penetrante degli uomini; ma il perfezionarsi della tecnica ferroviaria ha presto vinto tutti questi ostacoli, procurando alla crescente alacrità del popolo tedesco nuove vie e nuovi sbocchi commerciali. La fenomenale prosperità tedesca dopo la guerra del 1870

---

10 gennaio 1895. Regolamento per la riforma amministrativa delle Ferrovie prussiane (D. M.).
25 febbraio 1895. Uso dei vagoni. Regolamento. (D. M.).
2 marzo 1895. Carte di libero percorso (D. M.).
4 marzo 1895. Ordinamenti per le indennità agli impiegati (D. M.).
6 marzo 1895. Nuove disposizioni per gli oggetti trovati (D. M.).
16 marzo 1895. Esami degli impiegati medî e inferiori (D. M.).
16 marzo 1895. Regolamento analogo (D. M.).
21 marzo 1895. Piano per gli affari delle Direzioni (D. M.).
30 marzo 1895. Disposizione per l'Ufficio centrale dei vagoni (D. M.).
8 aprile 1895. Partecipazione dello Stato alla costruzione di nuove linee.
13 giugno 1895. Disposizioni per l'istruzione del personale tecnico (D. M.).
22 giugno 1895. Aggiunte alla Legge di riforma amministrativa (D. M.).
19 agosto 1895. Legge del diritto di pegno sulle Ferrovie private e secondarie.
29 agosto 1895. Tabella per impiegati non in organico (D. M.).
9 settembre 1895. Disposizioni per le vedove ecc. (D. M.).
6 dicembre 1895. Esami dei macchinisti. Modificazioni (D. M.).
3 febbraio 1896. Facilitazioni per gli esami a Segretario ferroviario (D. M.).
22 febbraio 1896. Concessioni di gratificazioni ai vecchi impiegati (D. M.).
21 maggio 1896. Disposizioni per le paghe supplementari (D. M.).
29 luglio 1896. Contratti di fornitura per le stazioni (D. M.).
2 ottobre 1896. Disposizioni per le riparazioni dei mezzi di trasporto (D. M.).
16 dicembre 1896. Formazione d'una cooperazione ferroviaria tra l'Assia e la Prussia.
24 marzo 1897. Modificazioni ai Regolamenti e Leggi di trasporto 1892 (D. M.).
4 maggio 1897. Regolamento per le caldaie a vapore. Modificazioni (D. M.).
19 giugno 1897. Ordinamento (nuovo) telegrafico (D. M.).
21 giugno 1897. Legge sulle indennità di viaggio.
30 giugno 1897. Esami per il personale tecnico, superiore (D. M.).
12 ottobre 1897. Legge generale. id. id.
16 novembre 1897. Nuove elezioni dei Consigli ferroviari (D. M.).
3 gennaio 1898. Decreto per l'istituzione di tabelle contenenti gli orari dei treni (D. M.).
11 gennaio 1898. Legge concernente l'azienda finanziaria.
5 febbraio 1898. Norme per i segnali (D. M.).
13 agosto 1898. Regolamento sulle Ferrovie private e secondarie (Legge 1892).
13 agosto 1898. Legge per gl'Ingegneri ferroviari, ecc. (Granducato d'Assia).

ha contribuito a dare un immenso impulso alle Ferrovie: è innegabile però che anche queste, sapientemente costruite, specialmente dopo l'inizio della costruzione delle linee secondarie per opera dello Stato (dal 1890 in poi), hanno giovato enormemente al rapido estendersi e suddividersi della ricchezza nazionale. Al giorno

---

1 marzo 1899. Disposizioni pei vagoni delle Ferrovie di Stato (D. M.).

7 giugno 1899. Disposizioni per gli esami degli impiegati medi non tecnici (D. M.).

7 settembre 1899. Disposizioni per l'uso degli scambi a blocco, elettrici (D. M.).

20 settembre 1899. Disposizioni pel servizio di comunicazione in caso di accidenti, ecc. (D. M.).

1 dicembre 1899. Ordinamento generale per gli esami degli impiegati medi e del basso personale (D. M.).

12 dicembre 1899. Disposizioni per il contratto di servizio di alcuni operai terrazzieri (D. M.).

20 dicembre 1899. Disposizioni generali per le obbligazioni contrattuali sulle costruzioni e sulle merci.

14 gennaio 1900. Regolamento e disposizioni per gl'infortuni (D. M.).

31 gennaio 1900. Disposizione generale per l'introduzione di Ferrovie secondarie nella rete dello Stato (D. M.).

1 febbraio 1900. Posti riservati ai militari in aspettativa (D. M.).

5 marzo 1900. Disposizioni sui mezzi di trasporti, ecc. (D. M.).

7 e 21 maggio 1900. Disposizioni per le coincidenze delle Ferrovie private e per il passaggio dei vagoni alle Ferrovie secondarie (D. M.).

5 giugno 1900. Ordine di servizio per l'Ufficio informazioni (D. M.).

14 giugno 1900. Legge sulla tassa di bollo.

17 giugno 1900. Ordine di servizio per l'uso dei piccoli vagoni (D. M.).

17 giugno 1900. Formulari per la ripartizione del servizio (D. M.).

3 luglio 1900. Approvazione ed esame delle caldaie a vapore (D. M.).

13 settembre 1900. Disposizioni per l'istruzione e per gli esami del personale ferroviario (riparto costruzioni) (D. M.).

26 novembre 1900. Ordinamenti pel controllo del traffico (D. M.).

23 aprile 1901. Fondamentali disposizioni per gli stipendi (D. M.).

25 giugno 1901. Fondamento per i progetti di costruzione delle stazioni e delle macchine (D. M.).

10 dicembre 1901. Carte di libero percorso (D. M.).

1 aprile 1902. Disposizioni per i vagoni ai quali necessitino modificazioni o riparazioni (D. M.).

1 aprile 1902. Creazione di un ufficio di vendita a Essen (D. M.).

28 aprile 1902. Disposizioni pei vagoni di Stato.

30 aprile 1902. Disposizioni di Polizia sulle Ferrovie second. e private (D.M.).

7 maggio 1902. Disposizioni sulla costruzione e l'esercizio delle Ferrovie private (D. M.).

17 maggio 1902. Nuove disposizioni per l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato (D. M.).

d'oggi la Prussia e la Germania tutta possono vantarsi di possedere una delle migliori e più razionali reti ferroviarie del mondo: e di ciò va senza dubbio data lode ai Governi ed ai suoi Consiglieri eletti dalle classi industriali.

---

1 luglio 1902. Distribuzione del personale secondo gli Uffici d'ispezione (D.M.).
4 luglio 1902. Modificazione del Regolamento di traffico (D. M.).
19 luglio 1902. Regolamento per le merci di servizio (D. M.).
24 luglio 1902. Regolamento per gli avvisi in caso di accidenti (D. M.).
26 agosto 1902. Disposizioni per l'uso dei mezzi di trasporto (D. M.).
24 ottobre 1902. Annullamento d'alcune contabilità ferroviarie (D. M.).
27 Dicembre 1902. Disposizioni per i libri dei conti delle Ferrovie (D. M.).
22 gennaio 1903. Case per gli impiegati medi ed operai (D. M.).
11 maggio 1903. Formazione di un fondo di pareggiamento.
23 giugno 1903. Nuovo formulario per la concessione di pensioni (D. M.).
7 dicembre 1903. Regolamento per le paghe supplementari e per le indennità di viaggio.
26 dicembre 1903. Regolamento per l'acquisto di terreni (D. M.).
14 aprile 1904. Disposizioni per l'Ufficio dei progetti.
18 giugno 1904. Nuovo ordinamento telegrafico (D. M.).
6 ottobre 1904. Regolamento per la costruzione di vagoni merci (D. M.).
10 novembre 1904. Regolamento per gli oggetti trovati (D. M.).
6 dicembre 1904. Disposizioni per prevenire gl'infortuni (D. M.).
23 gennaio 1905. Regolamento per le costruzioni e servizio ferroviario (D. M.).
23 dicembre 1905. Disposizioni generali per il conferimento di forniture (D. M.).
7 febbraio 1906. Legge e Regolamento per la statistica delle merci in traffico internazionale.
15 febbraio 1906. Tariffa eccezionale per i grani.
26 febbraio 1906. Disposizioni per la soppressione di materiale rotabile inservibile (D. M.).
1 marzo 1906. Ordinamento per gli esami del personale medio e basso (D. M.).
8 marzo 1906. Legge sulle funzioni degli agenti di servizio e di polizia ferroviaria.
17 aprile 1906. Ordine di servizio dell'Ufficio centrale dei vagoni (D. M.).
21 aprile 1906. Disposizioni per l'istruzione ed esami del personale tecnico. (D. M.).
3 giugno 1906. Deroghe alla Legge sull'ammortizzazione (Legge sui timbri).
30 giugno 1906. Regolamento per le modificazioni della Legge sul bollo (D. M.)
13 luglio 1906. Uso dei vagoni per spedizione di servizio (D. M.).
31 agosto 1906. Formazione dei progetti per le case degli operai ed impiegati (D. M.).
26 settembre 1906. Ordinamento pel servizio e costruzione dei trams (D. M.).
26 settembre 1906. Regolamento di polizia analogo (D. M.).
12 ottobre 1906. Disposizioni generali per le rappresentanze operaie (D. M.).
11 dicembre 1906. Norme per le elezioni dei Consigli ferroviari (D. M.).
27 gennaio 1907. Regolamento pel passaggio di vagoni alle Ferrovie secondarie (D. M.).

La storia politico-amministrativa non offre altri speciali esempi sino al 1879, se non quello meraviglioso dello spirito intuitivo del Von Heydt e dei suoi successori, che sino dal 1850 prepararono la nazionalizzazione. La Prussia è passata come la maggior parte degli Stati tedeschi ed europei, attraverso il *sistema privato puro*

---

29 gennaio 1907. Regolamento per gli esami dei Segretari tecnici (D. M.).

18 febbraio 1907. Ordinamento della Cassa « vestiari » del personale ferroviario (D. M.).

5 marzo 1907. Regolamento per il trasporto di sacchi postali per mezzo del personale ferroviario (D. M.).

18 marzo 1907. Regolamento per la concessione di forniture di materiali di servizio (D. M.).

25 marzo 1907. Nuova legge d'Amministrazione ferroviaria.

1 aprile 1907. Passaggio del servizio vagoni merci all'Ufficio centrale ferroviario (D. M.).

1 maggio 1907. Legge sulle tariffe dei passeggieri e delle merci.

14 giugno 1907. Modificazione alla Legge sulle pensioni e Regolamento analogo (27 giugno 1907).

26 giugno 1907. Ordinamento di servizio per i Controllori tecnici (D. M.).

8 luglio 1907. Norme per l'occupazione degli impiegati medi e bassi dello Stato (D. M.).

18 luglio 1907. Nuovo ordinamento per i segnali, ecc. (D. M.).

8 agosto 1907. Disposizioni per calcolare le indennità agli impiegati e operai, che subirono un'infortunio (D. M.).

15 ottobre 1907. Ordinamento per le carte di libera circolazione.

28 gennaio 1908. Ordinamento di servizio dei Controllori della soprastruttura (D. M.).

27 febbraio 1908. Ordinanze fondamentali, disposizioni per i progetti e costruzioni degli stantuffi per le locomotive (D. M.).

28 marzo 1908. Disposizioni sulla qualità dei veicoli e sulla sorveglianza nelle officine di costruzione (D. M.).

25 maggio 1908. Disposizioni per l'unità tecnica ferroviaria (D. M.).

10 giugno 1908. Regolamento per la disposizione dei vagoni in traffico internazionale (D. M.).

22 gennaio 1909. Nuove disposizioni e modificazioni delle pensioni (D. M.).

24 gennaio 1909. Modificaz. degli ordinamenti d'Ufficio delle ispezioni (D. M.).

15 marzo 1909. Nuovi ordinamenti per gli esami del personale basso e medio (D. M.).

23 marzo 1909. Regolamento del traffico (nuovo D. M.). Reichsblatt, 1909, p. 93.

4 maggio 1909. Disposizioni di servizio dei Controllori tecnici delle macchine (D. M.).

26 maggio 1909. Legge per il traffico mediante vetture automotrici.

26 maggio 1909. Legge per le indennità di alloggio.

26 giugno 1909. Nuovi formulari per la concessione delle pensioni (D. M.).

28 giugno 1909. Legge per un prestito ferroviario.

(ossia non sovvenzionato): ha però prima degli altri compiuto l'evoluzione verso il riscatto, forse anche per l'influsso delle nuove scuole economiche di Stato, che prevalsero a quei tempi e come primo esperimento pratico della loro efficacia.

La legislazione del 1879, abbiamo detto, costituisce il primo stadio: ad essa infatti seguirono le riforme del 1895, del 1902 e quella del 1907. Noi, pur riferendoci all'ultima organizzazione del 1907, faremo nei brevi paragrafi di premessa o di conclusione la storia importantissima degli ordinamenti amministrativi ed anche qualche breve raffronto che servirà a meglio delucidare la natura e la portata degli attuali ordinamenti.

Possiamo intanto asserire che, colle Leggi 1879 e 1882 si è iniziata la evoluzione amministrativa delle Ferrovie di Stato prussiane.

VI. — Bibliografia generale.

C. Groti. *Eisenbahnsystem in Deutschland.* Gottingen, 1834.
Surville. *Die Eisenbahnen als finanzielle spekulationen.* Köln, 1835.
A. L. Crelle. *Einige allgemeine Verständliche über Eisenbahnen.* Berlin, 1835.
J. Scharrer. *Deutschlands erste Eisenbahnen.* Nürnberg, 1836.
Franz Baader. *Ueber die Entführung der Kuntstrasse in Deutschland.* Leipzig, 1837.
D. Hansemann. *Preussens wichtigste Eisenbahnfrage.* Leipzig, 1837.
D. Hansemann. *Die Eisenbahhnen und deren Aktionäre in ihre Verhältnisse zum Staat.* Leipzig, 1837.
Anonimo. *Der Welthandel und die Eisenbahnen.* Halle, 1838.

---

17 luglio 1909. Disposizioni di servizio delle Sezioni sottoposte all'Ufficio centrale (D. M.).

2 agosto 1909. Nuovo Regolamento per la polizia delle Ferrovie secondarie esercitate con locomotive (D. M.).

28 agosto 1909. Disposizione pel servizio dei vagoni devoluto all'Ufficio centrale ferroviario (D. M.).

9 novembre 1909. Nuove elezioni dei Consigli ferroviari e loro composizione (D. M.).

12 marzo 1910. Regolamento per le carte di libera circolazione (D. M.).

26 luglio 1910. Legge sull'indennità di viaggio agli impiegati.

1 ottobre 1910. Applicazione agli impiegati ferroviari della legge sull'indennità di viaggio (D. M.).

E. Passar. *Ueber die Anlage Preussischen Eisenbahnen durch den Staat.* Elberfeld, 1839.

Rigot. *Die Eisenbahnen, deren Einfluss auf Handel* etc., 1840.

D. Hansemann. *Kritik des Preussischen Eisenbahn Gesetz von 1838.* Aachen, 1841.

Fr. von Reden. *Die Eisenbahnen Deutschlands,* 1841.

M. Arzberger. *Die Eisenbahnen als Staats und als Gesellschafts Unternehmungen.* Hamburg, 1842.

E. Ruhland. *Deutschlands Eisenbahnen in 1842.* Glogau, 1842.

C. Dehn. *Die Europäische Eisenbahnen und insbesondere die Deutsche Eisenbahnen.* Hamburg, 1843.

D. Hausend. *Ueber die Ausführung des Preussischen Eisenbahnsystem.* Berlin, 1844.

G. M. Klebke. *Die Preussische Eisenbahnen,* etc. Berlin, 1844.

E. Hofman. *Amtlichen Vorschriften über Anlage und Betriebe der Eisenbahnen.* Berlin, 1849.

Tra il 1834 ed il 1850 vi è poi tutta una ricca e svariata bibliografia concernente i progetti di costruzione, esercizio, ecc. delle singole linee ferroviarie. Ricordiamo i nomi di Harkorts, Benzenberg, Beyle, Hansemann, Bischoff, Glueder, Von Prittwitz, Fick, Stinitz, ecc. Questi libri hanno però soltanto interesse puramente storico e locale.

J. Frank. *Der praktische Eisenbahnbeamte* Magdeburg, 1851.

C. Raub. *Kritische Reflexionen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.* Leipzig, 1851.

K. Knie. *Die Eisenbahnen und ihre Wirkung.* Braunschweig, 1853.

C. Georges. *Darstellung des gesamtes Eisenbahndienstes.* Berlin, 1856.

Aug. Mueller. *Die Preussische Eisenbahn Polizei.* Danzig, 1856.

F. von Weber. *Die Schule von Eisenbahnwesens.* Leipzig, 1857.

F. Augustin. *Das Preussische Handelsministerium in seine Verhältnisse zu den privaten Eisenbahn Gesellschaften.* Potsdam, 1859.

Otto Michaelis. *Das Monopol der Eisenbahnen.* Berlin, 1861.

H. Schwabe. *Ueber Anlage secundären Eisenbahnen in Preussen.* Berlin, 1865.

Julius Faeger. *Die Lehre von den Eisenbahnen.* München, 1865.

F. Foestermann. *Das Preussische Eisenbahnrecht.* Berlin, 1869.

F. Perrot. *Deutsche Eisenbahn Politik.* Berlin, 1872.

G. Stuermer. *Geschichte des Eisenbahnwesens.* Bromberg, 1872.

Max Haushofer. *Grundzüge des Eisenbahnwesens.* Stuttgart, 1873.

L. Schreiber. *Die Preussische Eisenbahnen und ihre Verhältnisse zum Staat.* Berlin, 1874.

G. Kohn. *Streitfrage der Eisenbahnpolitik.* Berlin, 1874.

A. Dorn. *Aufgabe der Eisenbahnpolitik.* Berlin, 1874.

F. Perrot. *Differential Tarife der Eisenbahnen.* Berlin, 1874.

E. Reitzenstein. *Die Gutetarife der Eisenbahnen.* Berlin, 1874.

C. Schmeidler. *Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens.* Breslau, 1875.

F. Rappsmund. *Die finanzielle Betheiligung des Preussischen Staats bei den Preussischen Privateisenbahnen.* Berlin, 1876.

M. Mohl. *Die Frage von Reichs Eisenbahnen.* Stuttgart, 1877.

Hartwig. *Bemerkungen über die Entwickelung des Eisenbahnwesens.* Berlin, 1877.

F. Krönig. *Differential Tarife.* Berlin, 1877.

A. Hirberg. *Eisenbahn Taschen Wörterbuch.* Berlin, 1878.

P. Ramsance. *Die Reicheisenbahnfrage.* Oldenburg, 1878.

W. Wyde. *Umfang der Preussischen Staatseisenbahnen.* Berlin, 1878.

H. Hofer. *Die Preussische Finanz Eisenbahn Gesetzebung.* Berlin, 1879.
Julius Hehn. *Eisenbahn Tarifwesen und Eisenbahnmonopol.* Berlin, 1879.
Organisation der Staats Eisenbahnverwaltung. Berlin, 1880.
Die Verwaltung der Eisenbahnen durch Provinzen. Leipzig.
H. Kosub. *Die Verwaltung der Preussischen Staats Eisenbahnen.* Berlin, 1880.
Die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung. Berlin, 1881.
Dr. Marcus. *Die Verstaatlichung der Eisenbahnen.* Bremen, 1881.
T. Haberer. *Geschichte des Eisenbahnwesens.* Leipzig, 1882.
Dr. Wagner. *Ueber Verstaatlichung der Eisenbahnen.* Berlin, 1883.
Die nächste Eisenbahnverstaatlichung. Berlin, 1883.
F. Schroeter. *Das Preussische Eisenbahnrecht.* Berlin, 1883.
W. von Nordling. *Selbstkosten des Eisenbahntransport.* Wien, 1885.
Franz Ulrich. *Das Eisenbahntarifwesen.* Leipzig, 1886.
A. von Meyer. *Die Brennpünkte der Eisenbahnfrage.* Berlin, 1891.
Kroenig. *Organisation der preussische Staatseisenbahnverwaltung,* Breslau, 1891.
C. Heymann. *Die Reform der Personentarife.* Berlin, 1891.
J. Franke. *Die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen.* Breslau, 1892.
Fr. Ulrich. *Personentarifreform.* Berlin, 1892.
E. Rabisch. *Verwaltung der Materialen* etc. Breslau, 1892.
R. Rolle. *Rückblick auf dem Eisenbahnwesen.* Halle, 1892.
Unsere Eisenbahnen wie sie sind und wie sie sein sollten. Berlin, 1892.
W. Muller. *Wagenbenutzung.* Breslau, 1893.
P. Bason. *Organisation der Staatseisenbahnverwaltung.* Breslau, 1893.
Dr. M. V. Unruh. *Die Kleinbahnen* Bromberg, 1893.
Paul Hirsche. *Systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens.* Berlin, 1893.
F. Manislö. *Abfertigungsdienst.* Breslau, 1893.
R. Menz. *Die Reform der Organisation der Preussische Staatseisenbahnverwaltung.* Berlin, 1894.
A. Eicher. *Uebersicht der Verwaltungsbezirke der Preussischen Staatseisenbahnen.* Breslau, 1895.
H. Schwabe. *Rückblick auf die erste 50 Jahre des Preussische Eisenbahnwesens.* Berlin, 1895.
J. Tesch. *Katekismus zum Eisenbahnassistent und Eisenbahnsekretäre.* Berlin, 1895.
Gottfried Kelber. *Staatsbahngedänke bei den verschiedenen Völkern.* Berlin, 1897.
K. Neumann. *Eisenbahnbetriebfärdungen.* Berlin, 1898.
Dr. G. Eger. *Eisenbahnverkehrsordnung.* 1899.
H. Munch. *Station und Abfertigungsdienst.* Arnsberg, 1900.
H. Munch. *Betrieb und Verkehrsdienst.* Arnsberg, 1900.
P. Ziegler. *Einheitpreis für Fahrten.* Berlin, 1900.
D. H. Trupel. *Quellensammlungen zum Staatseisenbahnrecht.* Leipzig, 1901.
E. Klonfass. *Entwickelung des Staatsbahnsystems in Preussen.* Hamburg, 1901.
H. Lorenz. *Sammlung von Eisenbahnverordnungen.* Berlin, 1902.
Franz Heit. *Das Eisenbahnwesen.* Steignitz, 1902.
E. Seidler. *Die Eisenbahntarife.* Leipzig, 1904.
F. Kahn. *Die Eisenbahnen, ihre Enstehung* etc., 1904.
Otto Dremann. *Das erste Eisenbahnsystem.* Köln, 1904.
V. Exner. *Studium über die Verwaltung des Eisenbahnwesens.* Wien, 1906.
A. Goering. *Anordnung der Banhöfe.* Leipzig, 1907.
M. Dretzky. *Prüfungkatekismus für Eisenbahnassistenten.* Berlin, 1907.

F. Siemenroth. *Prüfungsbücher für Eisenbahner.* Berlin, 1908.
H. Macco. *Des Eisenbahnnetzes, des Betriebes etc.* Berlin, 1908.
K. Fritsch. *Eisenbahngesetzebung in Preussen.* Berlin, 1908.
A. Groos. *Die Hessische Eisenbahnen* Darmstadt. 1908.
P. Muller. *Unsere Eisenbahnen.* Stuttgart, 1908.
Staats Eisenbahnverwaltung. *Personal Vorschriften.* Berlin, 1909.
E. Blume. *Eisenbahnverkehrsordnungen.* Berlin, 1909
Denkschrift ueber das Enstehen und Entwickelung der Eisenbahnen. Köln, 1909.
Fr. Rossnick. *Wichtigste Gebote für das Eisenbahngüteverkehr*, 1909.
H. Kirchoff. *Zur Neuordnung der Preussischen Eisenbahnen und Staatsfinanzen.* Müster, 1909.
H. Holtmeyer. *Beamtewohnhäuser in Kassel.* Berlin, 1910.

Periodici, Statistiche, Raccolte di leggi.

Reichsgesetzblatt. Berlin.
Staatshaushalt. Berlin.
Allgemeine Rechnungen und Staatshaushalt. Berlin.
Uebersicht von den Staatsannahmen und Ausgaben. Berlin.
Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preussischen « Herrenhaus ».
Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preussischen «Abgeordnetehaus».
Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preussischen « Reichstags ».
Archiv für Eisenbahnen. Berlin.
Statistik der in Betriebe befindliche Eisenbahnen Deutschlands. Berlin.
Statistik der Gutebewegung auf Deutsche Eisenbahnen. Berlin.
Uebersichtliche zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutsche Eisenbahnstatistik. Berlin.
Eisenbahnverordnungsblatt. Berlin.
Tarif und Verkehrs Anzeiger der Staatseisenbahnverwaltungs. Berlin.
Deutsche Verkehrsblätter. Berlin.
Deutsche Verkehrszeitung. Berlin.
Spedition und Schiffart zeitung. Berlin.
Verkehrs tecnische Woche. Berlin.
Zeitschrift für Transportwesen. Berlin.
Litteratur der Eisenbahnen. Berlin.
Eisenbahnfahrbeamte, etc. Berlin.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

A questi periodici si aggiungano i periodici per le singole categorie d'impiegati e le altre pubblicazioni di carattere ufficiale, che qui omettiamo per brevità.

CAPITOLO II.

L'azienda politico-amministrativa delle Ferrovie riunite della Prussia e dell'Assia

---

SOMMARIO:

I. — Precedenti storici.

II. — Disposizione della materia.

III. — L'azienda politico-amministrativa. (Premessa).

IV. — Gli organi prevalentemente politici.

V. — L'Autorità direttiva ferroviaria.

VI. — Gli organi ferroviari direttivi, esecutivi, consultivi e di controllo, in quanto essi fanno parte dell'azienda politico-amministrativa.

VII. — I rapporti delle Ferrovie prussiane con le altre Ferrovie nazionali o straniere e con le altre branche amministrative.

VIII. — Lo schema e i rapporti degli organi ferroviari. — Conclusioni.

I. — Precedenti storici.

Per ben comprendere l' attuale organizzazione delle Ferrovie prussiane è necessario esaminare brevemente e, per quanto possibile, schematicamente, i sistemi che l' hanno preceduta e che, attraverso tre stadî (1879, 1894, 1902), hanno procurato l' odierna situazione. I raffronti verranno poi spontanei.

Organizzazione iniziale fu quella del 1879, che si completò da un lato con la precedente legge 1873 (*Reichseisenbahnamt*) e dall' altro con quella successiva del 1882 (Consigli ferroviari). Abbiamo già esaminato questo complesso di leggi: ci limitiamo ora, per maggior chiarezza, a riferirne lo schema.

Schema della legge 1879 (1873-1882).

A) Di fronte alle Ferrovie di Stato:

I) Organi direttivi dello Stato erano: 1) il Ministro dei Lavori Pubblici, che aveva facoltà *supreme* di fronte alle Ferrovie nazionali; 2) le quattro Direzioni del Ministero dei Lavori Pubblici, che formavano insieme la Sezione ferroviaria, la quale dovea coadiuvare il Ministro nell'adempimento delle sue molteplici funzioni.

II) Organi direttivi, tecnici, ferroviari: 1) Le Direzioni ferroviarie, che erano i veri *organismi* direttivi dell'esercizio ferroviario, nella sua pratica esplicazione.

III) Organi di collegamento tra le varie Direzioni: 1) l'Ufficio centrale, Ufficio distaccato presso le singole Direzioni per il disbrigo degli affari reciproci; 2) La Cassa centrale, gerita dai Presidenti delle Direzioni, che serviva per le necessarie operazioni finanziarie.

IV) Organi compartimentali: 1) Gli Uffici del servizio; 2) Le Commissioni per le costruzioni, entrambi organi esecutivi locali dipendenti dalle Direzioni.

V) Organi consultivi: 1) Il Consiglio superiore ferroviario; 2) I Consigli distrettuali, la cui consultazione era talora obbligatoria.

B) Per le Ferrovie private:

I) Organo speciale, il Commissariato di Berlino.

C) Per le Ferrovie di Stato e per quelle private:

I) Organo di sorveglianza della legalità era il *Reichseisenbahnamt* (Ufficio ferroviario dell'Impero) cui spettavano però, oltre le funzioni di vigilanza, anche altre di carattere politico, di controllo, di compilazione (Statistica ferroviaria dell'Impero ecc.).

II) Il Ministro e la Sezione ferroviaria dei Lavori Pubblici.

Come si vede a prima vista lo schema della prima organizzazione ferroviaria era tutt'altro che agile e snello. Esso presentava anzitutto una curiosa *anormalità:* cioè che il cosidetto *Ufficio centrale* altro non era se non un *organo decentrato* e quasi una *Sezione* delle Direzioni ferroviarie. Ma allora perchè chiamarlo *Ufficio centrale?* gli *Uffici dell'esercizio,* e le *Commissioni per le costruzioni* ad essi connesse, non furono che settantacinque di fronte ad undici Direzioni: troppo scarsi, quindi, per agire da veri *organi locali.* Infine i rapporti reciproci delle Direzioni, dovendo passare pel *tramite* d'un Ufficio distaccato, il quale costituiva una *Sezione quasi indipendente* d'un organo centrale che in realtà non esisteva, furono mal definiti e lenti e suscitarono non poche confusioni e disguidi.

La legge 1895 [1] ovviò, o almeno cercò di ovviare a tutti gl'inconvenienti verificatisi in quindici anni d'applicazione del primitivo sistema d'amministrazione. Le modificazioni da essa apportate alla legge 1879 sono importantissime e le accenneremo brevemente, dopo aver riferito il nuovo schema amministrativo assunto dalle Ferrovie di Stato.

I) Organi direttivi dello Stato: 1) Il Ministro dei Lavori

---

[1] Più precisamente del 1894 (27 dicembre), entrò però in vigore il 1° aprile del 1895, coll'apertura del nuovo anno amministrativo.

Pubblici; 2) La Sezione ferroviaria del Ministero dei Lavori Pubblici.

II) Organi direttivi e autonomi ferroviari, con carattere locale; 1) Le Direzioni ferroviarie (ventuna).

III) Organi locali (facenti parte delle Direzioni) che esercitano il controllo dei servizi: 1) duecentotrenta Ispezioni dell'esercizio; 2) settantadue Ispezioni delle macchine; 3) settantatre Ispezioni delle Officine; 4) ottantadue Ispezioni del traffico; 5) venti Ispezioni del telegrafo.

IV) Organi consultivi: 1) Il Consiglio nazionale delle Ferrovie; 2) i Consigli compartimentali.

V) Organi di sorveglianza della legalità: 1) Il *Reichseisenbahnamt;* 2) Le Direzioni ferroviarie.

Il Commissariato di Berlino per le Ferrovie private fu soppresso.

Un semplice sguardo superficiale basterebbe a far comprendere che la riforma del 1895 fu completa e radicale. Tutta la legge 1879 fu rimaneggiata, e la maggior parte delle disposizioni riguardanti gli organi direttivi ed esecutivi ferroviari cadde o fu modificata.

Vorremmo riferire per intero la legge 1895: ma, per ragioni di brevità ed anche per evitare le ripetizioni, ci limitiamo a enumerare i principali mutamenti, che essa introdusse.

Le competenze del Ministro furono da un lato *estese* per quello che riguarda la formulazione dei Regolamenti generali e speciali di servizio ecc.: furono *diminuite* in quanto furono sottoposti alla sua autorizzazione soltanto i contratti di lavori a cottimo, aggiudicati per pubblico concorso e superanti i 300.000 marchi (prima 150.000). Anche la nomina diretta degli impiegati superiori gli venne, in parte, sottratta, prevalendo ordinariamente il sistema degli esami.

Le Direzioni ferroviarie, parificate nei loro diritti e nei loro doveri alle magistrature provinciali, subirono una radicale trasformazione. Divennero, anzitutto, organi di sorveglianza delle Ferrovie private, applicandosi loro le disposizioni della prima legge ferroviaria del 1838 (3 marzo): poi in esse *si concentrò*

tutto il servizio ferroviario. Il sistema delle doppie Autorità ferroviarie (Direzioni, Uffici e Commissioni del servizio e delle costruzioni) fu abolito. Le sole Direzioni furono incaricate di sorvegliare l'esecuzione degli organi locali puramente esecutivi ed esse compirono le loro mansioni per mezzo delle Ispezioni (quattrocentosettantatre in tutte) che furono preposte al servizio locale, non già come organi locali autonomi, bensì come sezioni decentrate delle Direzioni stesse; le quali — per la loro distanza dai varî luoghi dell' esercizio — non avrebbero potuto compiere il loro ufficio senza gravissimi inconvenienti.

Gli *Uffici del servizio* furono soppressi: e così pure le *Commissioni per le costruzioni.* Il Ministero si riservò di nominare alcune *Commissioni* soltanto per esaminare i progetti generali o più importanti delle nuove linee ferroviarie.

Dei così detti *organi di collegamento* non vi è più traccia alcuna. La *Cassa principale* fu suddivisa in tante Casse principali delle diverse Direzioni sotto la vigilanza unificatrice, s'intende, della Sezione finanziaria del Ministero dei Lavori Pubblici. L'*Ufficio centrale,* incompleto ed affatto inutile, fu soppresso: le Direzioni — come vedremo in seguito — poterono tra loro comunicare pel tramite dei loro *Uffici generali,* i quali costituirono la prima delle loro Sezioni.

Rimase il principio della *collegialità* delle Direzioni per i ricorsi degli impiegati; ma esso fu meglio definito, affinchè in materia disciplinare il *collegio* non dovesse occuparsi delle punizioni *minime,* ma soltanto di quelle più gravi.

Le ragioni di questa riforma furono parecchie: alcune abbiamo già annoverate, di altre [1] diremo ora. Principalissime cause furono anzitutto la lentezza e complicatezza del sistema degli Uffici autonomi dell'esercizio, derivante dall' uso indispensabile di numerose scritture, di moduli e stampati; quindi i continui aumenti del personale, la incertezza e talora il pieno contrasto dei giudizi delle Autorità di sorveglianza, i più facili attriti ed insubordinazioni.

---

[1] Cfr. Exner, *Eisenbahnwesen*, pp. 10-11.

Tutto questo insieme di motivi e di inconvenienti suscitarono una corrente di pubblica opinione favorevole ad una riforma: questa corrente prevalse ben presto nel Parlamento nazionale prussiano. Venne quindi la Commissione nominata dal Ministro Von Thielen per la formulazione d'un nuovo schema amministrativo e venne infine la legge 21 dicembre 1894 che, rinvigoritasi e modificatasi attraverso le feconde discussioni parlamentari [1], gettò i fondamenti della *nuova* Amministrazione delle Ferrovie.

Abbiam detto più sopra che il cambiamento non poteva essere più *radicale*. La legge 1894 è infatti tutta ispirata ad un novello ordine d'idee: ed il suo spirito d'innovazione non soltanto si esplicò nelle modificazioni esteriori dello schema amministrativo, le quali si vedono a prima vista, ma specialmente operò nell'interna disposizione dei nuovi Uffici creati. Le quattrocentoquarantaquattro Ispezioni potevano costituire una semplice ulteriore suddivisione dei centocinquanta Uffici e Commissioni ferroviarie, dei quali esse prendevano il posto. Ma così non fu: le Ispezioni non costituirono un frazionamento dei precedenti organi locali, bensì una vera nuova ripartizione delle Direzioni, le quali assunsero direttamente l'esercizio ferroviario, esercitando insieme le funzioni *direttive* e quelle di *sorveglianza esecutiva*. Tutto il personale ferroviario si trovò quindi alle dipendenze delle Direzioni, con enorme vantaggio dell'unità tecnica e della sveltezza dell'esercizio. Le comunicazioni tra Direzioni ed Ispezioni furono quindi immediate, quali corrono generalmente tra superiori e subalterni, entrambi addetti ad un medesimo organismo ed ufficio. Le comunicazioni tra Direzioni e Direzioni avvennero più speditamente pel tramite delle loro « Sezioni per gli affari generali »; oppure pel tramite del Ministro e del Ministero dei Lavori Pubblici ai quali spetta di risolvere le eventuali controversie.

Quale il carattere di questa riforma? accentrativo o decentrativo? Chi considerasse gli ex Uffici e Commissioni ferroviarie come organi locali autonomi, le Direzioni come dipartimenti, il

---

[1] Confronta i *Bollettini stenografici* degli anni 1893 e 1894.

Ministero come una specie di Direzione generale, potrebbe asserire che, con la soppressione dei suaccennati Uffici e Commissioni, fu operato un forte accentramento amministrativo. Ma un esame, anche superficiale, della legge basterebbe a render convinti che così non fu.

Le Commissioni e gli Uffici ferroviari non furono *organi locali autonomi:* non lo furono perchè per essere veramente *autonomi* ebbero insufficienti diritti, poichè furon costretti entro i ferrei limiti di 35.000 o 15.000 marchi (a seconda dei casi), oltre i quali essi non possono in alcun modo statuire. Non furono organi di pura sorveglianza od esecutivi locali, perchè, in tal caso, furono preposti ad una troppo vasta zona di rete e godettero d'una soverchia autonomia. Perciò noi li classificammo nel precedente schema come organi compartimentali, e tali furono in ispecie i così detti Uffici dell'esercizio, costituenti la prima delle varie istanze ferroviarie (Compartimenti, Direzioni e Ministro). Codesti Uffici ebbero infatti la rappresentanza processuale e la capacità contrattuale, di cui godono in genere tutti i Compartimenti: il loro unico limite fu in rapporto alle costruzioni, per le quali, assai poco utilmente — a nostro avviso — furono creati vari Uffici speciali, anche essi sino ad un certo punto autonomi e con carattere compartimentale.

La legge 1894 soppresse gli ibridi Compartimenti, attribuì alle Direzioni l'autorità e le competenze di veri e propri organismi autonomi e locali, con ampie facoltà sia *direttive* che *esecutive.* Il compito esecutivo fu però affidato alle Ispezioni, le quali esercitarono il controllo dell'esercizio, delle macchine, delle officine, del traffico e del telegrafo, di tutte cioè le più importanti branche del servizio ferroviario, dirigendo ed esaminando nella loro materiale esecuzione gli organi *puramente locali* (stazioni, officine, depositi, ecc.). A che queste Ispezioni non assumessero alcun eccessivo carattere di autonomia esse furono suddivise a seconda dei vari rami del servizio e non a seconda dei vari tratti di linea. Nei loro rami esse ebbero però funzioni di controllo, che si estesero a tutta la zona loro attribuita. Questa suddivisione giovò del resto grandemente anche al personale tecnico, che potè così specializzarsi e

acquistare maggiore esperienza, a totale vantaggio del servizio ferroviario.

La legge 1894 fu, dunque, ispirata a criteri d'un sano decentramento: le competenze delle Direzioni furcno, è vero, moltiplicate; ma anche il loro numero fu raddoppiato [1] (da undici a ventuno con una media di una ogni 1200 km. di rete) ed il numero degli organi così detti locali fu sestuplicato (da settantacinque [2] a quattrocentoquarantaquattro). All'ampiamento delle competenze delle Direzioni corrispose — come vedemmo — una notevole diminuzione di quelle ministeriali ed anche questo fu un prodotto dei criteri *decentrativi*, che animarono la legge: una vera rivoluzione nel campo dell'Amministrazione ferroviaria.

Il Decreto ministeriale del 17 maggio 1902 segna una terza, brevissima tappa dell'ordinamento ferroviario; una revisione della legge 1895 nella quale non sono stati introdotti che due lievi ritocchi: 1) la soppressione delle Ispezioni del servizio telegrafico-ferroviario; 2) alcune lievi modificazioni nelle disposizioni di servizio delle Ispezioni, tra le quali d'una certa importanza è l'attribuzione del controllo del servizio dei *segnali* e degli *scambi* alle Ispezioni dell'esercizio. Queste innovazioni sono di così scarso rilievo, che i commenti sarebbero davvero inutili: esse non hanno per nulla alterato la configurazione dello schema amministrativo delle Ferrovie prussiane.

L'*ultima tappa* è segnata dal decreto-legge 25 marzo 1907, dopo di che non si ebbero più alterazioni dello schema amministrativo ferroviario. Questo decreto-legge portò alla costituzione d'un Ufficio centrale ferroviario a Berlino, Ufficio che ebbe in ispecie la funzione di sorvegliare la distribuzione ed il pareggiamento dei vagoni ferroviari (merci e passeggieri), tra le diverse Direzioni, o con le Società private, o con le Ferrovie straniere. Oltre a ciò esso venne incaricato dal Ministro dei Lavori Pubblici (*caso per caso oppure* in *generale*) di adempiere molte altre

---

[1] Colla stessa proporzione si dovrebbero istituire in Italia almeno dodici Direzioni generali!

[2] Non computandovi le Commissioni per le costruzioni.

attribuzioni. Ma poichè la legge 25 marzo 1907 costituisce (insieme alla legge fondamentale del 1894) la vera base dell' organizzazione amministrativa delle Ferrovie di Stato prussiane, avremo occasione di riferirci ad essa particolarmente in altri punti della nostra trattazione; diremo allora le cause che hanno motivata l' istituzione di questa nuova importantissima magistratura ferroviaria, in virtù della quale *una parte* del sistema introdotto dalla legge 1895 venne sensibilmente cangiata. Ci basta, per ora, aver dato uno sguardo generale allo svolgere delle leggi d'amministrazione ferroviaria in Prussia.

II. — Disposizione della materia.

Diremo, in questo secondo capitolo, dell'azienda politico amministrativa ossia delle Autorità puramente o prevalentemente politiche, che presiedono od esercitano la Direzione superiore ferroviaria; cioè delle assemblee politiche, del gabinetto ministeriale, del Ministero dei Lavori Pubblici: diremo anche degli organi direttivi, esecutivi e consultivi ferroviarii e dei loro rapporti con la Direzione superiore politica; infine daremo un brevissimo accenno alla costituzione interna del Ministero dei Lavori Pubblici, alle funzioni del *Reichseisenbahnamt* e trarremo le nostre conclusioni. Della azienda ferroviaria interna (ossia dell'organizzazione dell'Amministrazione ferroviaria in quanto essa ha per iscopo immediato l'esercizio delle Ferrovie) diremo nel cap. III. Esamineremo successivamente la posizione degli impiegati ferroviari, l'azienda finanziaria e l'odierna situazione amministrativa e politica.

III. — L'azienda politico-amministrativa (Premessa).

Per azienda politico-amministrativa ferroviaria intendiamo l'azienda delle Ferrovie in quanto essa entri a far parte dell'organismo di Stato, in virtù d' un' opera di collegamento alla quale presiedono le diverse Autorità ferroviarie. Generalmente gli stessi

organi esercitano così le funzioni politico-amministrative, come anche quelle amministrative e tecniche. Parlando quindi di azienda politico-amministrativa non intendiamo riferirci ad una reale suddivisione organica, bensì ad una semplice ripartizione funzionale, che noi sceveriamo dall'insieme delle competenze dei vari organi ferroviari per maggior chiarezza della nostra trattazione.

IV. — Gli organi prevalentemente politici.

A proposito della Direzione politica superiore delle Ferrovie prussiane v'ha un complicato sistema, un incrociarsi di organi, che deriva appunto dalla speciale costituzione politica dell'Impero germanico. Vi sono due Parlamenti (*Bundesrath* e *Reichstag; Abgeordneten Haus* e *Herren Haus*), quello dell'Impero cioè e la Dieta prussiana; due Ministri (il Ministro dell'Impero e quello dello Stato prussiano): si comprende quindi facilmente come ciò debba apportare una grande intricatezza di rapporti. Questo argomento tocca piuttosto il diritto costituzionale che il diritto amministrativo ferroviario; perciò ci limitiamo a darne un brevissimo accenno, rinviando i lettori alle voluminose opere del Rönne e dell'Arndt. La partecipazione degli organi politici in materia ferroviaria è, del resto, simile a quella di tutti i Parlamenti europei, eccezione fatta per l'Assemblea federale svizzera [1], che ha prerogative speciali ed offre quindi uno speciale interesse.

In linea generale, per comprendere i rispettivi rapporti tra i vari organi politici, occorre tenere sempre ben fisso nella mente che il *Reichstag* ed il *Bundesrath* sono gli organi politici dell'Impero germanico e che quindi essi si occupano soltanto delle più gravi questioni, di quelle cioè che interessano tutto il paese. Le competenze della Dieta prussiana sono invece ristrette entro i

---

[1] Cfr. il nostro *Un organismo ferroviario moderno* (*Le Ferrovie di Stato svizzere*). Bologna, Zanichelli ed. (Firenze, Tip. Galileiana), 1911.

confini del Regno di Prussia, ma sono per noi le più interessanti, in quanto che esse direttamente si riferiscono alla materia da noi trattata.

Ciò posto esaminiamo schematicamente le diverse competenze degli organi politico-amministrativi:

A) Organi politici.

I) Organi dell'Impero tedesco.

a) *Assemblee parlamentari dell'Impero tedesco.* — Le competenze del *Reichstag* e del *Bundesrath* (Assemblea ristrettissima — quest'ultima — composta degli Ambasciatori dei singoli Sovrani compresi nella Federazione germanica) di fronte alle Ferrovie tedesche son regolate in modo speciale dalla Costituzione del 1° gennaio 1871, negli art. 41 a 47.

L'art. 41 dispone che l'Impero tedesco possa costruire per proprio conto o concedere, con diritto d'espropriazione, le linee ferroviarie che giovino a tutto il paese, attribuisce a tutte le Ferrovie (private o di Stato) l'obbligo di stabilire coincidenze con le nuove linee entrate in esercizio, e abolisce il diritto delle Ferrovie di pretendere che altre linee non sorgano *parallelamente* ed in concorrenza alle loro.

L'art. 42 attribuisce ai singoli Governi l'*obbligo* di trattare le Ferrovie tedesche con criteri d'unità, come se esse costituissero una rete sola. Per cui (art. 43) vi debbono essere *analoghi regolamenti di polizia* ed il Governo dell'Impero deve sorvegliare a che sia garantita la sicurezza dei trasporti sulle diverse linee ferroviarie. La Costituzione parla soltanto di *obbligo* dei singoli Governi confederati. Ma per virtù d'interpretazione estensiva, il Governo dell'Impero ha emanato, pel tramite dell'Assemblea federale che rappresenta i diversi Stati tedeschi, alcuni regolamenti d'unificazione per tutte le Ferrovie della Germania; tali furono i *regolamenti di trasporto,* quelli per le Ferrovie secondarie, per la costruzione e per l'esercizio delle Ferrovie principali, gli ordinamenti per i segnali ecc. Codesti regolamenti dettati dal Governo imperiale e dal *Bundesrath,* ebbero vigore di legge, sebbene legge effettivamente non fossero, perchè non poterono essere sottoposti all'approvazione del *Reichstag,* dalle cui competenze essi esorbi-

tavano. Questa estensione analogica fu, del resto, da tutti generalmente approvata.

Ad aumentare l'unità dei servizi (art. 45) il Governo imperiale ha anche il controllo delle tariffe. Questo controllo si limita però al diritto di avere esatte notizie e di prendere conoscenza di tutte le tariffe ferroviarie e delle loro modificazioni. Non si estende, quindi, alla facoltà di poter stabilire nuove tariffe per le singole Ferrovie. Il Governo imperiale può tuttavia concedere speciali ribassi per alcune merci d'uso comune (pietra, legna, carbone, sale ecc.) o per proteggere alcune industrie nazionali. In questi casi però esso non fa (art. 42) [1] che esprimere una legge di tendenza: mentre spetta ai singoli Stati di formulare e di concretare le nuove tariffe.

Per alcune altre merci (art. 46) e specialmente per le derrate alimentari, in caso di un grande e straordinario rincaro, l'Imperatore, dietro approvazione del Consiglio federale (*Bundesrath*), può stabilire, contemporaneamente anche alle Poste ed ai Telegrafi, una specialissima diminuzione di tariffe.

In caso di guerra o di pericolo di guerra e per qualunque motivo d'indole militare (art. 47) incombono alle Ferrovie diversi obblighi che sono regolati in ugual misura per tutto l'Impero, e la cui determinazione spetta naturalmente alle Autorità ed alle Assemblee della Confederazione germanica.

Gli art. 41 a 47 pongono dunque dei limiti vasti, se vogliamo, ma tuttavia sempre di natura restrittiva all'azione del grande Parlamento tedesco. Estensioni se ne ebbero non poche, per esempio quella importantissima dell'art. 42: ma ciò non toglie che la competenza dell'Autorità dell'Impero abbia un carattere essenzialmente generico. Delle due Assemblee parlamentari, il *Bundesrath* è quello che in materia ferroviaria ha una grande prevalenza. Esso infatti deve approvare (art. 42) i regolamenti di unificazione, tra i quali importantissimo il regolamento di trasporto che ha il vigore e le conseguenze di vera legge, e conce-

---

[1] Cfr. Roenne, *Reichsstaatsrecht*, p. 314.

dere gli speciali ribassi delle tariffe ferroviarie (art. 46) proposti dall'Imperatore, mentre al *Reichstag* entrambe queste competenze sono sottratte: ad esso restano però *in generale* le leggi e l'approvazione dei bilanci dell'Impero ed *in ispecie* (art. 41, 43, 45 e 47) l'approvazione della costruzione di grandi linee ferroviarie, la sorveglianza per la sicurezza e opportunità delle diverse Ferrovie, il controllo e le proposte generiche sulle tariffe, infine le disposizioni di carattere militare e guerresco. Questa prevalenza del *Bundesrath* in materia ferroviaria può spiegarsi forse come una specie di concessione fattagli di fronte al *Reichstag:* ma è questa una questione di carattere interno, che a noi non interessa. Ci preme soltanto avvertire che le competenze delle Assemblee dell'Impero, che abbiamo finora descritte, si rivolgono a tutte le Ferrovie tedesche, sieno esse private od appartengano agli Stati.

b) *Governo dell'Impero.* — Di fronte all'Assemblea dell'Impero sta naturalmente un Ufficio dell'Impero, al quale spetta l'amministrazione e l'esercizio delle Ferrovie che appartengono all'Impero tedesco [1], nonchè, si intende, le proposte di carattere generale, rientranti nelle competenze del Parlamento dell'Impero (art. 41-47 della Costituzione 1871). Come capo di questo Ufficio funge il Ministro dei Lavori Pubblici di Prussia. Ma, a tenore della Costituzione tedesca, il Grande Cancelliere presiede a tutti gli Uffici (compreso quindi l'Ufficio ferroviario) dell'Impero tedesco, pel tramite del Grande Ufficio centrale della Cancelleria. Perciò, in tutte le materie di indole generale che spettano alle Autorità politiche dell'Impero, la firma delle leggi o dei decreti spetta al Grande Cancelliere; se per avventura firma il Ministro prussiano dei Lavori Pubblici, esso non può farlo che come rappresentante responsabile e come un subordinato del Grande Cancelliere dell'Impero. I rapporti dell'Amministrazione ferroviaria, con le altre Amministrazioni dell'Impero (Marina, Guerra, Po-

---

[1] Ferrovie amministrate dall'Impero e sottoposte perciò all'Ufficio imperiale per l'amministrazione delle Ferrovie sono: le linee dell'Alsazia Lorena e i tratti di linea su suolo lussemburghese o svizzero, esercitati per conto della Germania.

ste ecc.) e specialmente con l'Imperiale Ufficio del Tesoro e con la Superiore Corte dei Conti sono quindi, in questo campo, presso a poco i medesimi di quelli che corrono tra Sezione e Sezione d'uno stesso vastissimo organismo.

Ma più non ci addentriamo nell'esame dei reciproci rapporti tra le diverse sezioni dell'Amministrazione dell'Impero, o tra il Cancelliere ed il Parlamento. A proposito del Grande Cancelliere diciamo soltanto che esso è responsabile per gli ordini e per le disposizioni dell'Imperatore; non per altre cose (per es. per le deliberazioni del Consiglio federale). E questa responsabilità deve intendersi, naturalmente, come responsabilità di fronte alle due Assemblee legislative, al Consiglio federale, cioè, ed al *Reichstag.*

Lo studio dell'organismo ferroviario prussiano nelle sue relazioni con l'Impero germanico, sebbene interessantissimo, trascende dai limiti della nostra trattazione. Ci basta quindi aver dato un semplice accenno, riservandoci di dare qualche altro schiarimento nel successivo capitolo, quando parleremo dell'azienda finanziaria e della politica ferroviaria prussiana ([1]).

II) Organi del Regno prussiano.

a) *Assemblee parlamentari e rappresentative.* — Assemblee politiche e rappresentative del Regno di Prussia sono la Casa dei Signori (*Herrenhaus*) in parte elettiva, in parte ereditaria, in parte di nomina reale e la Casa dei Deputati (*Abgeordneten Haus*) totalmente elettiva. Le competenze del Parlamento prussiano (Dieta) rispetto alle Ferrovie di Stato sono presso a poco le stesse che di fronte alle altre branche amministrative del Regno e derivano dagli articoli dello Statuto del 31 gennaio 1850. Esse sono: 1) Diritto di petizione al Re per quelle materie che in virtù della

([1]) Nell'annoverare le Autorità politiche abbiamo tralasciato quella suprema dell'Imperatore. Tralasceremo di conseguenza anche quella del Re di Prussia. L'Imperatore e Re, essendo il Capo dello Stato, è anche, implicitamente, il capo delle Ferrovie nazionali. La sua firma è infatti necessaria per dare forza esecutiva ad ogni atto di legislazione, e quindi anche a tutte le leggi ferroviarie. Ma poichè la figura dell'Imperatore e Re è coperta da quelle del Cancelliere dell'Impero e del Ministro dei Lavori Pubblici prussiano, che sono per Lui responsabili, di essi soltanto ci siamo occupati e ci occuperemo specialmente nel seguito del nostro lavoro.

costituzione, gli spettano incondizionatamente; 2) Diritto di controllo e d'ispezione, che si esercita mediante la nomina di Commissioni (stabili o speciali) d'inchiesta. Di questo diritto le Camere si valsero più volte in materia ferroviaria: il più importante caso fu quello della Commissione nominata dal Ministro Von Thielen nel 1874; 3) Diritto di trasmissione al Ministro dei Memoriali ad esso indirizzati e obbligo d'inchiesta da parte del Ministro; 4) Diritto di accusa dei Ministri per violazione della Costituzione o per tradimento. Contro i Ministri le Camere possono valersi anche del loro diritto di petizione. Del terzo loro diritto le Camere non si valgono che poco o nulla e del quarto niente affatto in materia d'amministrazione ferroviaria.

I veri diritti che le Camere hanno di fronte alle Ferrovie sono dunque quelli di controllo e quelli di petizione. Manca loro un vero diritto d'iniziativa: ma poichè lor spetta l'approvazione o disapprovazione dei progetti di legge (compreso il bilancio) presentati dai Ministri del Re, questi progetti non potendo acquistare vigore di legge se non quando sieno stati da esse ratificati, e poichè infine prevale l'uso costituzionale di far seguire immediatamente alla petizione parlamentare la presentazione del progetto di legge, si può, senza alcun dubbio, ritenere che le Assemblee parlamentari abbiano una capitale importanza anche in rapporto alle Ferrovie dello Stato, *i cui bilanci, le cui alterazioni ed aumenti, debbono essere proposti dal Ministro, ma dalle Camere approvati.*

b) *Il Gabinetto ministeriale.* — Poichè del Ministero dei Lavori Pubblici parleremo nel seguente paragrafo, in quanto che esso è organo direttivo non puramente politico, ma anche direttivo e tecnico dell'esercizio ferroviario, posto immediatamente sotto l'Amministrazione dello Stato, diciamo ora brevemente delle competenze speciali del Consiglio dei Ministri e dei rapporti che corrono tra i diversi Segretari di Stato.

Le competenze speciali del Gabinetto, che possono riferirsi anche alle Ferrovie di Stato, derivano dalle disposizioni di due vecchie ordinanze del 1814 (27 ottobre) e del 1827 (9 dicembre). Il Consiglio dei Ministri deve stabilire, emanare, o discutere: *a*) la

pubblicazione di disposizioni ferroviarie con carattere obbligatorio di legge; *b*) i decreti speciali in casi d'assedio o di guerra; *c*) (legge 21 luglio 1852) il giudizio d'appello contro le decisioni del giudice di prima istanza, intentato per via di ricorso dagli impiegati; *d*) le decisioni per i conflitti di competenza delle Autorità disciplinari.

I Ministri, capi dei Dipartimenti, debbono presentare al Re, al quale sono sottoposti, i loro progetti di legge o di nuove norme costituzionali ed amministrative. In virtù dell'ordinamento 3 novembre 1817 essi debbono consegnare al Consiglio dei Ministri e sottoporre alla sua deliberazione tutti, *senza eccezione,* i progetti di legge o di modificazione di legge prima che essi siano sottoposti all'esame del Consiglio di Stato e tutti i progetti dei nuovi regolamenti, che siano d'interesse generale o apportino alterazioni alla Costituzione. Negli altri affari ogni singolo Ministro è pienamente autonomo, sempre entro i limiti della responsabilità e della coerenza politica cogli altri Membri del Gabinetto. Anche il Consiglio dei Ministri ha, dunque, nello schema politico amministrativo ferroviario un capitale influsso, che si rivela nelle sue competenze d'indole speciale e d'indole generale. Si intende però, che i Ministri hanno la prevalenza negli affari dei loro rispettivi Ministeri e che oltre le leggi vi sono le usanze ministeriali, le quali le modificano o le completano, aumentando o diminuendo, a seconda dei casi, l'autonomia dei singoli Segretari di Stato. In questa materia gli usi prevalgono: lo stesso diritto d'iniziativa che, per legge, sembrerebbe riservato ai singoli Ministri come rappresentanti del Re nel loro ramo amministrativo, può in molti casi e per gravi ragioni, passare allo stesso Consiglio dei Ministri. A noi basta, in ogni modo, aver affermata l'importanza del Gabinetto anche in materia ferroviaria: importanza che si manifesta anche per il fatto che il *Bilancio ferroviario* è una legge e che, come legge, deve essere dal Collegio ministeriale esaminato ed approvato.

V. — L'Autorità direttiva ferroviaria.

Organo politico e direttivo. Il Ministero dei Lavori Pubblici. — Le Ferrovie prussiane fanno parte integrale dell'organismo dello Stato: ad esse presiede quindi un Ministro (Ministro dei Lavori Pubblici) coadiuvato da un vasto Ufficio (Sezione ferroviaria del Ministero dei Lavori Pubblici). Le funzioni direttive del Ministro e del suo Ufficio sono simili a quelle della Direzione generale nei paesi dove regna l'autonomia ferroviaria. Ma al Ministro spettano anche funzioni politiche, le quali egli direttamente esercita nell'amministrare l'azienda di Stato a lui sottoposta. Si intende che il Ministro dei Lavori Pubblici è pienamente responsabile di fronte ai Rappresentanti del paese degli atti commessi durante la sua gestione.

Il Ministero dei Lavori Pubblici è l'organo centrale ferroviario, ad esso spetta di conseguenza emanare le norme direttive dell'esercizio, compilare i bilanci ed i rendiconti da presentarsi alle Camere dei Rappresentanti, stendere i progetti per le nuove costruzioni ecc., tutto un insieme d'importantissime funzioni.

a) *Il Ministro dei Lavori Pubblici.* — Il Ministro è il Capo dell'Amministrazione ferroviaria: egli è — nei limiti delle ordinanze di Gabinetto — libero ed autonomo nelle sue azioni: dipende, naturalmente, dai voleri del Re, il quale indica i criteri generali e gl'indirizzi della politica ferroviaria. Poichè il Ministero dei Lavori Pubblici non è che l'Ufficio del Ministro, non è possibile fare una distinzione teorica tra le competenze del Ministro e quelle del Ministero. Tutte le competenze del Ministro spettano anche al Ministero, qualora il Ministro creda opportuno di sottoporre ad esso gli affari e le questioni di sua pertinenza. Praticamente però, considerato l'enorme lavoro ministeriale, il Ministro non giudica e non esamina che le cose più importanti, mentre le minori vanno risolte dalle singole divisioni del Ministero e dal Ministro vengono semplicemente approvate mediante l'applicazione della firma.

I) Il Ministro ha la Direzione superiore della Amministrazione delle Ferrovie di Stato in esercizio od in costruzione. Questa Direzione superiore è senza dubbio assai più estesa che non la così detta funzione di controllo, la quale spetta altrove ai Ministri che presiedono alle Ferrovie: con la legge 1895 essa ha acquistato anche maggiore estensione, poichè mentre prima l'Autorità direttiva del Ministro si esplicava soltanto sulle Direzioni e queste a lor volta l'esercitavano sugli Uffici e sulle Commissioni autonome, dal 1895 in poi, essendosi attribuita alle Direzioni l'intiera gestione della loro rete, il Ministro ebbe poteri di comando su tutto l'organismo ferroviario, cioè sulle Direzioni e sulle Ispezioni ad esse collegate.

La Direzione superiore si esplica (art. 2, regol. 24 marzo 1907) con l'emanazione di regolamenti d'unificazione dei servizi, specie mediante la compilazione di disposizioni unitarie per l'esercizio, mediante la determinazione di regole generali per i singoli Uffici e di ordinamenti per i rapporti di diritto o reciproci tra gli impiegati, nonchè mediante la formulazione delle disposizioni per la contabilità.

Anche la formazione del bilancio annuale sulla base dei rapporti delle singole Direzioni può ritenersi come una delle precipue funzioni direttive riservate al Ministro. Il bilancio ferroviario comprende un capitolo del bilancio dello Stato, che viene presentato all'approvazione del Parlamento dal Ministro delle Finanze. Esso deve essere pienamente giustificato da una estesa relazione; compito, anche questo, che incombe al Ministro dei Lavori Pubblici. Spettano infine al Ministro, le seguenti funzioni di carattere generale: la preparazione delle leggi per l'estensione della rete nazionale, la conclusione dei contratti di Stato, e la soluzione di tutti quegli affari d'indole generale che interessino tutta la rete.

II) Le competenze speciali del Ministro (art. 3-5 del regolamento 2 marzo 1907) si distinguono a seconda che sono di fronte all'amministrazione dell'esercizio, di fronte alle nuove costruzioni, di fronte al personale.

1) Di fronte all'Amministrazione dell'esercizio il Ministro ha le seguenti competenze: *a*) l'approvazione degl'impianti d'eser-

cizio nei tratti di linea aperti al pubblico traffico; *b*) la formazione e modificazione degli orari invernali ed estivi, in quanto non spettino alle Direzioni; *c*) la formazione e modificazione di tariffe pei viaggiatori e per le merci, in quanto anche esse non spettino alle Direzioni; *d*) l'approvazione per quelle costruzioni normali per le quali le Direzioni non abbiano a loro disposizione i fondi necessari; *e*) la determinazione dei progetti, la cui somma ecceda 50.000 marchi; *f*) l'approvazione dei cambiamenti ai progetti e alle ordinanze *normali* per impianti costruttivi o meccanici e per i materiali ferroviari; *g*) l'autorizzazione a concludere contratti di prestazione o di locazione d'opera che eccedano 100.000 marchi [1] o a concedere appalti per più di 300.000 marchi.

2) Di fronte alle nuove costruzioni, al Ministro spettano le seguenti funzioni: *a*) le ordinanze per i lavori preparatori, la determinazione dei progetti e dei calcoli finanziari e l'approvazione dei piani di costruzione delle nuove linee; *b*) la determinazione di quei progetti, che superino 50.000 marchi, in quanto che non siano affidati alle Direzioni, come pure la determinazione dei progetti implicanti una spesa minore, qualora essi richiedano un esame più rigoroso od una deliberazione d'indole definitiva, mediante versamento di denaro; *c*) l'approvazione per i cambiamenti ai progetti normali o alle ordinanze normali per le costruzioni; *d*) l'apertura d'esercizio dei nuovi tratti di linea destinati al pubblico traffico; *e*) l'autorizzazione a concludere convenzioni per libere forniture o contratti di locazione d'opera il cui oggetto superi 100,000 marchi o per appalti che eccedano 300.000 marchi.

3) Di fronte al personale ferroviario (ed agli impiegati del Ministero, dell'Ufficio centrale o delle Direzioni), al Ministro sono riservati: *a*) l'assunzione, trasloco, licenziamento e le regole per gli stipendi degli alti impiegati a posto fisso, compresi i Direttori contabili e gli alti impiegati temporanei appartenenti all'Ufficio centrale od alle Direzioni; *b*) il trasloco degli impiegati dall'Uf-

---

[1] Fu questa una delle modificazioni della legge 1907. Fino a quell'anno (legge ultima del 1902), l'autonomia contrattuale delle Direzioni giungeva rispettivamente a 50.000 e a 150.000 marchi.

ficio centrale alle Direzioni, o viceversa, o da una all'altra Direzione; *c*) la concessione di ricompense o sovvenzioni quando esse superino 300 marchi entro un anno finanziario; *d*) l'accordo di licenze di sei settimane agli impiegati superiori, e di otto agli impiegati inferiori. I ricorsi degli impiegati contro le decisioni delle Direzioni o dell'Ufficio centrale non spettano al Ministro: ciò in virtù del decreto 21 luglio 1852. Qualora l'impiegato segua la via del *ricorso straordinario* al Re, la decisione spetta al Consiglio dei Ministri; il ricorso ordinario si fa pel tramite delle Direzioni e del Tribunale amministrativo.

In virtù di varie *leggi speciali*, non contemplate dalla legge di organizzazione 1894, spettano al Ministro molte altre competenze di fronte al personale: quelle cioè che gli vengono attribuite dalla legge sulle pensioni, da quelle sugl'infortuni ecc.

Altre mansioni speciali derivano al Ministro, di fronte a tutto l'organismo ferroviario, in seguito alle norme delle leggi sulle cauzioni, sull'acquisto d'immobili, sul rilascio di pene convenzionali ecc. Di esse non ci occupiamo specialmente: ci riserviamo però di rilevarne qualcuna (per es. quelle dipendenti dalla legge sulle pensioni) nel seguito del nostro lavoro.

b) *Il Ministero dei Lavori pubblici* (1). — Abbiamo detto che il Ministero dei Lavori Pubblici non ha competenze speciali. Le sue funzioni derivano dalle molteplici attribuzioni che spettano al Ministro, il quale è, in ultima analisi, *l'unico* e *supremo giudice*. I suoi Consiglieri (Capi di Divisione) non hanno che voto *puramente consultivo*.

Le mansioni delle Divisioni si estendono quindi ai soli affari, che il Ministro non può (2) o non vuole decidere da sè. La loro attività è quindi supplettiva a quella del Ministro, benchè con una specie di presunzione generica, esse risolvano direttamente la maggior parte degli affari d'importanza minore.

---

(1) In principio l'Amministrazione ferroviaria spettò al Ministero del Commercio, dell'Industria e dei Lavori Pubblici; in seguito alla scissione di questo Ministero in due essa seguì il Ministero dei Lavori Pubblici, del quale costituì una importantissima Sezione.

(2) Cfr. Kroenig, *Verwaltung der Preussischen Eisenbahnen*, p. 99.

Le cinque Divisioni ferroviarie (I *a*, I *b*, II, IV *a*, e IV *b*) costituiscono la sezione ferroviaria, alla quale è preposto un Sotto Segretario di Stato, che rappresenta il Ministro, pure essendo a lui sottoposto. I rapporti d'ufficio, sono quelli indicati dalla scala gerarchica degli impiegati. I capi delle Divisioni ferroviarie esercitano, oltre che un'azione direttiva sulla loro Divisione, anche una consultiva presso il Ministro ed il Sotto Segretario di Stato: quest'ultima, si può dire, è la sola che implicitamente non derivi dalle competenze ministeriali.

c) *Costituzione interna del Ministero dei Lavori Pubblici.* — Diamo ora con massima brevità, desumendola in parte dal trattatello del Deputato prussiano H. Macco, la costituzione interna del Ministero dei Lavori Pubblici.

Per l'ordinario adempimento delle funzioni ministeriali stanno, accanto al Ministro, numerosi Consiglieri collaboratori ed assistenti tecnici e giuridici, i quali formano, tutti insieme riuniti, il personale di detto Ministero. Esso viene ripartito in cinque Divisioni, alle quali corrispondono le cinque principali funzioni d'ordine generico attribuite al Ministro:

Divisione I (I *a* del Ministero dei Lavori Pubblici). *Divisione per le costruzioni.* — Le competono: la Direzione delle costruzioni dei nuovi tratti di linea e di quelli già in esercizio; la manutenzione della linea; le ordinanze d'esercizio o di polizia in senso tecnico; gli affari che riguardano i segnali e la sicurezza dell'esercizio; il servizio d'ispezioni in quanto esso sia tecnico; gli speciali affari personali degli impiegati superiori tecnici e le loro prove d'esame. A questa Divisione sono applicati un Direttore e quattordici Referendari.

Divisione II (I *b* del Ministero dei Lavori Pubblici). *Divisione dell'esercizio.* Le spettano: gli ordinamenti di trasporto, gli affari di diritto di trasporto internazionale; i rapporti con il Consiglio superiore ferroviario e con gli altri corpi consultivi; gli affari riguardanti le tariffe, le spedizioni, i reclami, le disposizioni dei vagoni, la compilazione degli orari, il servizio di trazione, in quanto esso non sia tecnico. Ad essa presiedono un Direttore e sette Referendari.

Divisione III (II del Ministero dei Lavori Pubblici). *Divisione Amministrativa.* — Ad essa incombono le seguenti mansioni: i progetti di legge per l'estensione della rete, o per l'ordinamento amministrativo; i bisogni del personale e la durata del servizio; gli affari concernenti il personale; i loro esami, eccezion fatta per il personale tecnico; gli affari riguardanti gli operai ed il loro benessere; i consigli giudiziari d'ordine generale; la sorveglianza di Stato sulle Ferrovie private; i permessi e la sorveglianza delle Ferrovie secondarie. Sono ad essa preposti un Direttore e nove Referendari.

Divisione IV (IV del Ministero dei Lavori Pubblici). *Divisione finanziaria.* — Le spettano: l'assetto finanziario, il controllo organico ed economico dell'azienda; gli affari riguardanti il materiale e le spedizioni; le concessioni di forniture (carboni, materiali in acciaio od in ferro ecc.); i rapporti contrattuali; gli acquisti di nuove linee; l'amministrazione di tutti i fondi straordinari e di quelli per le nuove costruzioni; la statistica dell'Impero e delle Società private; le disposizioni finanziarie dello Stato per le Ferrovie private. A questa importante divisione sono aggregati un Direttore e otto Referendari.

Divisione V (V del Ministero dei Lavori Pubblici). *Divisione tecnica delle macchine.* — Le sue competenze sono: costruzione e manutenzione dei mezzi d'esercizio; disposizioni tecniche per le officine; affari riguardanti i servizi elettrici e meccanici; affari riguardanti il personale tecnico delle macchine ed i suoi esami. Questa divisione è presieduta da un Direttore e da cinque Referendari.

Tale la costituzione interna del Ministero dei Lavori Pubblici, in riguardo alle Ferrovie. — La Divisione III per l'Amministrazione generale delle costruzioni (presieduta da un Sotto Segretario) non ha direttamente nulla a che fare con l'Amministrazione ferroviaria, occupandosi essa di materie generiche, che alle Ferrovie prussiane non si riferiscono.

Per meglio comprendere la costituzione interna dell'organo centrale direttivo delle Ferrovie di Stato prussiane, riportiamo per intero l'interessante tabella compilata dal Macco. Questa tabella

risale al 1907 (l'anno finanziario va sino all'aprile 1908); ma poche modificazioni vi sono state nel frattempo apportate.

Nel 1907 il personale ferroviario del Ministero dei Lavori Pubblici era così ripartito:

Numero	FUNZIONARI	Paga (marchi)	Classe per la Indennità d'alloggio[1]	*Osservazioni*
1	Sotto Segretario di Stato . .	18.000	I	
5	Direttori ministeriali . . . dei quali: 3 amministrativi 1 tecnico delle costruzioni 1 tecnico delle macchine	15.000	—	
34	Referendari . . . . . dei quali: 17 amministrativi 14 tecnici delle costruzioni 3 tecnici delle macchine	7.500 - 11.000	II	
1	Direttore ferroviario . . .	7.200	III	
10	Impiegati delle costruzioni ferroviarie	3.600 - 5.700 e 1.000 di paga straordinaria	III	
1	Capo d'Ufficio	6.600	III	Un impiegato di Ufficio ha un'indennità di 600 marchi all'anno per l'amministrazione della Cassa d'Ufficio.
57	Segretari e calcolatori . . .	3.000 - 6.000	III	
12	Revisori			
14	Registratori			
3	Disegnatori e Assistenti d'Ufficio	1.800 - 3.800	IV	
1	Luogotenente colonnello . .	4.200	—	
1	Direttore di Cancelleria . .	3.000 - 6.000	III	
24	Segretari di Cancelleria . .	1.800 - 3.800	IV	
4	Applicati cancellieri temporanei	1.500 - 1.800	—	
1	Maggiordomo	1.200 - 1.800 e 150 extra	V	
1	Commesso			
30	Giovani di Cancelleria . . .	1.200 - 1.800	V	Un giovane di Cancelleria ha 150 marchi annui, per tenere la Cassa della Cancelleria.
1	Servitore			
1	Fuochista			
4	Impiegati assistenti	1.140 - 1.200	—	
3	Litografi	1.320 - 1.440	—	
209				

(1) L'indennità d'alloggio per Berlino è: Classe I 1500 marchi.
» II 1200 »
» III 900 »
» IV 540 »
» V 360 »

All'incirca 210 impiegati soltanto riescono a compiere tutte le funzioni inerenti all'organo centrale direttivo. Il loro numero esiguo si spiega col fatto che una gran parte delle mansioni, anche d'indole generale, sono affidate al *Centralamt*, alle Direzioni ferroviarie ed agli organi consultivi. Tuttavia, poichè è nota la tendenza degli organismi burocratici ad estendersi, ad impinguirsi, il piccol numero (in rapporto all'estensione della rete) degli impiegati del Ministero dei Lavori Pubblici, è un indizio dei seri e severi intendimenti che hanno presieduto e presiedono all'organizzazione amministrativa dell'azienda ferroviaria.

Altro vorremmo dire a questo proposito; ma dobbiamo limitarci a rammentare — anche una volta — che le funzioni del Ministero dei Lavori Pubblici, cui abbiamo accennato parlando delle competenze delle cinque Divisioni debbono intendersi confinate *entro i limiti delle competenze ministeriali.* Le stesse competenze, entro confini più ristretti, spettano anche alle Direzioni: È bene quindi tener fisso — sin dagli inizi — il suaccennato concetto. Diremo nei seguenti paragrafi delle relazioni tra i diversi organi ferroviari; e nelle conclusioni faremo quelle brevi osservazioni che, — fedeli al nostro programma — ci siamo ora astenuti dal fare.

VI. — Gli organi ferroviari direttivi, esecutivi, consultivi e di controllo in quanto essi fanno parte dell'azienda politico-amministrativa.

A) *Organi direttivi.*

I) *L'Ufficio centrale ferroviario* [1] (regol. 24 marzo 1907). — Questo Ufficio è stato costituito assai di recente, allo scopo di dare una maggiore unità al materiale ferroviario, di sorvegliare la

[1] V'era prima l'Ufficio centrale dei vagoni a Magdeburgo, ma esso aveva competenze assai più limitate.

partizione di esso tra le diverse Direzioni e per evitare i possibili conflitti. La modificazione che esso ha portato allo schema politico amministrativo non è però tale quale si dedurrebbe dal suo nome d'Ufficio centrale ferroviario. Esso è, infatti, come le Direzioni ferroviarie, pareggiato (art. 6) alle Autorità provinciali: i suoi impiegati non sono quindi superiori di grado a quelli con simili mansioni della Direzione ferroviaria. Esso è un Ufficio autonomo perchè ha, nella sua zona d'affari, il diritto di concluder contratti, adire in giudizio ecc., ma la sua autonomia può essere modificata mediante *disposizioni ministeriali*, non per legge. L'autonomia delle Direzioni è poi rimasta quasi completamente intatta. Si può dire quindi, che la istituzione dell'*Eisenbahncentralamt*, ha lasciato inalterata l'ossatura dell'azienda ferroviaria.

Le competenze generiche di questo Ufficio (art. 6) sono quelle di trattare — in seguito a designazione del Ministro — quegli affari per i quali è necessaria una soluzione unica per tutte o per molte Direzioni ferroviarie. Tali sono (come più precisamente vedremo in seguito) in generale, il pareggiamento dei vagoni (merci e passeggieri) in rapporto alle Ferrovie di Stato od internazionali e la preparazione di vari progetti tecnici, economici che si riferiscano agli impiegati medi o agli operai.

Le funzioni, quindi, dell'Ufficio centrale hanno da un lato alleggerito quelle del Ministero (progetti, ecc.), e dall'altro quelle delle Direzioni (funzioni di carattere generico), facilitandone i reciproci rapporti. Abbiam detto che l'autonomia delle Direzioni nón è stata toccata; tuttavia poichè alcune delle loro mansioni d'indole generale sono state accentrate in un organo immediatamente sottoposto al Ministro, questi ha naturalmente acquistato una maggiore influenza ed autorità su di esse.

L'Ufficio centrale è da un lato organo consultivo e dall'altro è organo direttivo. Organo consultivo per tutte quelle materie nelle quali il Ministro può incaricarlo od esso ha diritto di preparare progetti, di far trattative ecc. Diciamo consultivo perchè in tutti questi casi esso non può prendere le decisioni definitive, le quali spettano sempre al Ministro dei Lavori Pubblici. Se così non fosse, esso diverrebbe una specie di Direzione generale auto-

noma e il sistema dell'organizzazione ferroviaria ne sarebbe interamente sconvolto. In riguardo invece al pareggiamento dei vagoni, all'Amministrazione della Cassa vestiario degli impiegati ecc. l'Ufficio centrale è organo direttivo ed esecutivo insieme: esso esercita funzioni che prima spettavano alle singole Direzioni e che, per motivi d'unità tecnica, furon loro sottratte. Le Direzioni non si possono quindi per nulla considerare come dipendenti dall'Ufficio centrale, si tratta soltanto di alcune competenze che esse non hanno più e che sono esercitate da un nuovo più congruo Ufficio.

Le funzioni di carattere consultivo hanno importanza per la comprensione dell'azienda politico-amministrativa delle Ferrovie prussiane. Come abbiam detto, esse costituiscono una specie d'alleggerimento delle mansioni del Ministero, il quale può far eseguire dal nuovo Ufficio centrale i difficili lavori preparatori. L'Ufficio centrale che si trova con le Direzioni ferroviarie in una posizione d'immediato contatto, può, meglio del Ministero, raccogliere i dati e i documenti necessari alla formulazione dei progetti. Di fronte ad un Ufficio di pari grado le Direzioni sono più libere di dire la verità nuda e cruda: e gli stessi impiegati del *Centralamt*, che provengono dalle Direzioni e non sono — come quelli del Ministero — separati di ruolo, possono meglio intuire i pratici bisogni del momento.

Le competenze del *Centralamt*, sussidiarie a quelle del Ministero, sono contenute nell'art. 1, lettere *b* e *c* dell'ordinamento di servizio 1° aprile 1907. Esse sono: *b*) quando il Ministro gliene dia incarico *generale* o *speciale*, le disposizioni riguardanti: 1) la Via ferrata e le traversine; 2) le locomotive, i vagoni, le vetture elettriche e in genere tutto il materiale d'esercizio; 3) i carboni, i cokes, le mattonelle di carbone ed altre importanti materie prime. A questo proposito il *Centralamt* può anche esercitare la sorveglianza sulla costruzione dei materiali suaccennati, e così pure curare la vendita di quelli che sono ormai inservibili; *c*) senza incarico speciale in virtù dell'ordinamento d'affari spetta all'Ufficio centrale: 1) preparare i progetti e i campioni per le sopra strutture e pei segnali, per le locomotive e pei vagoni, per gli

apparecchi di sicurezza dell'esercizio, e così pure formulare i progetti dei Regolamenti riguardanti le officine e gli operai a cottimo; preparare gl'inventari, risolvere le questioni d'indole generale sull'esercizio e le costruzioni, compilare ordinanze d'affari di servizio e di controllo finanziario d'Ufficio e di Cassa, e trattare in genere gli affari che riguardano il personale ed il suo benessere; 2) all'Ufficio centrale spetta inoltre: sorvegliare l'occupazione degli impiegati medi, la sostituzione del nuovo personale di costruzione ecc.

Come si vede le funzioni potenziali dell'Ufficio centrale sono assai vaste e facilitano di molto quelle del Ministero. Ma, oltre a queste, il *Centralamt* ha, sebbene meno estese, anche vere e proprie competenze direttive che esamineremo nel seguente capitolo. Il *Centralamt* è costituito da un Presidente nominato dal Re, e da vari componenti che hanno il grado di Consiglieri superiori delle costruzioni o governativi; esso ha, come le Direzioni, carattere collegiale nel giudicare i reclami degli impiegati, con prevalenza del voto del Presidente in caso di parità.

II) *Le Direzioni ferroviarie.* — Le Direzioni ferroviarie sono parificate alle Autorità provinciali [1] (Legge 26 luglio 1880); e di

---

[1] I diritti o doveri delle Autorità provinciali secondo le leggi 22 gennaio 1844, 13 febbraio 1852, 21 luglio 1852 e le ordinanze 1° agosto 1879 e 30 luglio 1883, sono:

I) *per le Autorità provinciali:*

1) La competenza a riparare gli errori e i mali usi;

2) La competenza a dirimere i conflitti interni;

3) La competenza come magistrature provinciali di prima istanza per gli impiegati sottoposti in quanto non vi sia una Corte di giudici, che costituisca un Ufficio autonomo;

4) La competenza a comminare pene pecuniarie sino a 90 marchi per gli impiegati a giornata, e sino ad un mese di stipendio per gli altri;

5) La competenza a dirimere i conflitti di competenza tra i Giudici e le Autorità o Tribunali amministrativi.

II) *per il loro Presidente:*

1) La competenza a determinare la procedura disciplinare e a nominare un Commissario d'inchiesta in tutti i casi che spettano all'Autorità provinciale;

2) La competenza nei casi d'urgenza: (egli può adempiere le sopradescritte funzioni anche se la competenza spetti ad una Corte autonoma, coll'obbligo però di dare immediato avviso al Ministro);

3) La competenza di assegnare le pene sopradescritte agli impiegati, giornalieri o a stipendio fisso.

queste hanno tutti i diritti e tutti i doveri. La loro posizione nell'organismo politico-amministrativo non ha quel carattere di preminenza quasi assoluta, che ha nel campo amministrativo puro e semplice. La ragione di ciò è ovvia, perchè tutta la legislazione ferroviaria prussiana è intesa a fare delle Direzioni ferroviarie organi esecutivi dei voleri superiori (Ministro dei Lavori Pubblici) e direttivi dell'esercizio ferroviario, entro limiti ben circoscritti. L'autonomia, di cui esse godono nel campo pratico-direttivo, non si riscontra nel campo politico-amministrativo, nel quale predomina l'Autorità del Ministro. I Presidenti delle Direzioni non possono perciò emanare a loro piacimento disposizioni per la zona a loro sottoposta. Essi (art. 7 Regolamento 1° luglio 1907) devono attenersi alle ordinanze generali dettate dal Ministro: posseggono però una virtù interpretativa, sulla cui grande efficacia nessuno può porre dei dubbi. I Presidenti non possono modificare la costituzione interna, sopprimendo Uffici, ecc.; poichè ciò spetta esclusivamente al Ministro.

In rapporto all'Azienda politico-amministrativa, le Direzioni non sono dunque da un lato che degli organi d'esecuzione, i quali, godendo d'una certa autonomia, possono esercitare un'azione interpretativa: dall'altro esse sono organi raccoglitori. In questo senso esse: 1) preparando le loro contabilità e i loro rendiconti mensili ed annuali, contribuiscono alla formazione del bilancio d'esercizio e quindi di quello generale del Ministero; 2) curando la statistica delle loro reti, servono alla compilazione della statistica generale ferroviaria; 3) radunando per mezzo delle Ispezioni e trasmettendo i rapporti sulle necessità del servizio e le lamentele del pubblico, dànno il loro contributo alla nuova legislazione ferroviaria. Anche la speciale azione di indagine o consultiva, che può esser loro attribuita dal Ministro (o in certi casi dall'Ufficio centrale), è importantissima, servendo essa ad illuminare le menti di coloro che studiano i nuovi progetti di Legge.

Due competenze speciali delle Direzioni sonvi in questo campo: 1) una del Presidente, quella cioè di fungere come organo di sorveglianza delle Ferrovie private; 2) una delle Direzioni come organi collegiali: quella, cioè, di giudicare in prima istanza i reclami

degli impiegati. I loro Presidenti sono nominati dal Re, i Consiglieri hanno il grado di Consiglieri superiori delle costruzioni o governativi. Sì gli uni che gli altri sono responsabili degli atti compiuti nella gestione amministrativa delle loro Divisione.

III) *Le Ispezioni.* — Scarsa è l'azione delle Ispezioni in questo campo, mentre essa è importantissima in quello esecutivo. Le Ispezioni non sono Uffici autonomi, quindi si riferisce ad esse la maggior parte di quanto abbiam detto più sopra a proposito delle Direzioni. Esse sono organi esecutori e raccoglitori ed hanno anche qui la loro influenza perchè, essendo a vivo contatto con l'esercizio e col pubblico, possono intuire delle verità, che forse sfuggirebbero agli organi direttivi di grado più elevato. Ma, ripetiamo, esse non esercitano alcuna azione diretta nel campo politico-amministrativo, poichè non sono che Uffici distaccati delle Direzioni.

B) *Organi consultivi.* — Maggiore importanza degli organi esecutivi hanno le due Assemblee consultive: il *Landeseisenbahnrath* (Consiglio superiore o Consiglio nazionale ferroviario) ed i *Bezirkeisenbahnräthe* (Consigli compartimentali ferroviari) poichè il loro previo parere è necessario per dar vigore ad alcune più gravi deliberazioni. Se essi manifestano un'opinione contraria, la legge o la disposizione regolamentare potranno ugualmente attuarsi, sotto la responsabilità di chi le ha formulate (Ministro, Ufficio centrale, Direzione); ma se i corpi consultivi non furono interrogati quando era necessario, la legge e la disposizione sono di pieno diritto cancellabili mediante ricorso all' Ufficio ferroviario dell' Impero (*Reichseisenbahnamt*). In altri casi il previo parere dei Consigli ferroviari non è indispensabile, ma è richiesto per varie ragioni o dal Ministro o dalle Direzioni: in questi casi, evidentemente, se la norma è fissata prima che i Consigli abbiano dato il loro responso, essa è a buon diritto valida.

Molteplici sono i corpi consultivi:

1) Ventuno Consigli dipartimentali (uno per ogni Direzione), i quali hanno scarse funzioni politico-amministrative. Ad essi spetta la nomina di uno o due Membri del Consiglio superiore (nazionale). La loro attività si rivolge, in materia di tariffe, orari, ed altre questioni importanti, specialmente di fronte alle Dire-

zioni; l'esamineremo quindi nei prossimi paragrafi. I Consiglieri sono eletti tra i rappresentanti del Commercio, dell'Industria e dell'Agricoltura, per mezzo delle Camere di Commercio, delle Associazioni commerciali, industriali e agricole e del Ministero dei Lavori Pubblici, secondo uno speciale regolamento, proposto dai Consigli stessi e approvato dal Ministro. Essi debbono venir convocati almeno una volta all'anno e sono autorizzati ad eleggere una Commissione esecutiva.

2) Un Consiglio nazionale (superiore) ferroviario. Ha funzioni importantissime poichè debbono al suo esame sottoporsi per indagini: *a*) il riscontro delle tariffe per i viaggiatori e per le merci da annettersi al progetto del bilancio dello Stato; *b*) le disposizioni generali sulle applicazioni delle tariffe (e la classifica delle merci); *c*) le ordinanze riguardanti tariffe eccezionali o differenziali; *d*) le proposte di cambiamenti generali agli ordinamenti di polizia ferroviaria o d'esercizio, in quanto essi non contengano disposizioni tecniche.

Il Ministro può prendere deliberazioni d'urgenza, ma deve però comunicarle al Consiglio nazionale: egli può inoltre interrogare il Consiglio su tutte quelle questioni che interessano il pubblico traffico delle Ferrovie; ma in questo caso il Consiglio ha il diritto di fare proposte per conto proprio e di esigere che il Ministro risponda ad esse con prontezza.

Il Consiglio nazionale è scelto in parte dai Ministeri delle Finanze (due Membri), dell'Agricoltura (tre Membri), dei Lavori Pubblici (quattro Membri); in parte esso è eletto dai Consigli dipartimentali (trenta Membri). Il Presidente ed i suoi rappresentanti (Vice Presidente ecc.) sono nominati dal Re. La sede delle adunanze, che debbono essere almeno semestrali, è generalmente Berlino: i Membri durano in carica tre anni ed hanno una medaglia di presenza di 15 marchi al giorno, durante le sedute, nonchè biglietti gratuiti per recarsi al luogo delle adunanze. Gli Ordini del giorno di queste sedute debbono esser pubblicati almeno otto giorni prima della discussione.

Il Consiglio nazionale propone il suo regolamento al Ministro, al quale spetta l'approvazione. Esso elegge nel suo seno una

Commissione permanente, composta di quattro Membri e presieduta di diritto dal Presidente o dai suoi rappresentanti. Di fronte al Parlamento esso è rappresentato dal Ministro dei Lavori Pubblici, che stende un rapporto sulla attività consultiva di esso. I Consiglieri, che cadono in fallimento, cessano immediatamente di far parte del Consiglio stesso: dal Consiglio sono naturalmente esclusi gli impiegati dello Stato.

Tale l'ordinamento dei Corpi consultivi. Il loro scopo sociale è evidente: si volle far sì che i rappresentanti delle classi principalmente interessate potessero dire autorevolmente e liberamente la loro parola, senza però vincolare l'azione governativa e del Parlamento, che si rivolge non soltanto a tutelare gl'interessi delle classi principalmente interessate, ma di tutte quante le classi. La dizione dell'art. 11 (alinea 2) lascerebbe dubitare che in materia di tariffe il Consiglio nazionale abbia competenze le quali trascendono quelle veramente consultive, ma interviene l'art. 20, il quale dice che « tutti gli elevamenti di tariffa debbano farsi per legge in quanto essi non dipendano dall'esecuzione d'uno schema di tariffe approvato in precedenza, o non abbiano per iscopo la uguaglianza delle tasse di trasporto ».

Le funzioni dei Consigli dipartimentali sono assai meno importanti, e, a nostro avviso, poco utili. Ma questi Consigli non costano nulla al pubblico Erario, poichè sono un Ufficio puramente onorifico, mentre costituiscono un freno all'autonomia delle Direzioni, in quanto essi, mediante i loro rappresentanti nel Consiglio nazionale, possono far giungere sino all'orecchio del Ministro le loro lagnanze e le loro proposte.

È però evidente che l'opera dei due Corpi consultivi, specie perchè ad essi non spettano facoltà direttive e perchè nessun affare ferroviario è sottoposto alla loro approvazione, giovi a sfollare quella dell'organo direttivo centrale, il quale può ad essi affidare (oltre che all'Ufficio centrale ferroviario ed alle Direzioni) quelle ricerche e quelle indagini di carattere economico e sociale, che esso creda opportune per poter, in base ad esse, dirigere o riordinare l'azienda. E in questo senso i Corpi consultivi sono utili davvero.

c) *Organo di controllo per tutte le Ferrovie tedesche.* — Il *Reichseisenbahnamt* (legge 27 giugno 1873) è la suprema magistratura ferroviaria che derivi dal Grande Cancelliere dell'Impero. Gli spettano: 1) la sorveglianza dell'applicazione degli articoli dello Statuto e delle leggi ferroviarie dell'impero; 2) la rimozione di cattive usanze o di errori in materia ferroviaria; 3) il diritto di controllo su tutte le Ferrovie.

L'Ufficio ferroviario dell'Impero deve perciò giudicare se le disposizioni delle costituzioni e delle leggi generali siano state ottemperate dai singoli governi o dalle singole Società ferroviarie e deve cercare che esse siano eseguite uniformemente e nel loro senso esatto. Quando errori o mali usi prevalgano, questo Ufficio deve operarsi a che sia posto ad essi riparo dagli organi di sorveglianza dell'Impero e dei singoli Stati.

La funzione di controllo del *Reichseisenbahnamt* si esercita mediante ispezioni personali o col diritto di esigere direttamente dalle singole aziende ferroviarie dettagliati rapporti sulla gestione annuale: questo ultimo sistema è ora prevalso nell'uso, fermo restando alle diverse Ferrovie l'obbligo di eseguire puntualmente e pienamente gli ordini che dall'Ufficio provengano. Il diritto di controllo può essere anche esercitato mediante ricorso di coloro, che sono danneggiati dalle violazioni di legge o dalle cattive consuetudini. Diversa è però l'efficacia delle deliberazioni dell'Ufficio e dell'Impero nel primo e nel secondo caso.

Se si tratta di reprimere una violazione dello Statuto o delle leggi ad esso conformi, il *Reichseisenbahnamt* segue questo procedimento: invita anzi tutto le Società a rispettare le norme vigenti; qualora le Società non si uniformino al suo invito, il *Reichseisenbahnamt* può costringerle, comminando loro pene, la cui applicazione spetta ai Governi dei singoli Stati confederati. Ma se le leggi sono violate da un'azienda ferroviaria di Stato? il *Reichseisenbahnamt* si rivolge allora al rispettivo Governo per far cessare la violazione. Se il Governo non vi pone riparo, il *Reichseisenbahnamt* si aduna in seduta plenaria e le sue decisioni sono definitive. Se anche allora il Governo si rifiuta di eseguire le deliberazioni dell'Ufficio ferroviario dell'Impero, ad esso

non resta che chiedere l'esecuzione, pel tramite del Gran Cancelliere, all'Assemblea federale (*Bundesrath*), le cui decisioni hanno forza esecutoria.

In caso invece di errori o di cattivi usi, il *Reichseisenbahnamt* non può che mettersi d'accordo con altri Uffici dell'Impero dei singoli Stati, per sradicarli, o dirigersi direttamente alle Amministrazioni ferroviarie: le quali restano però libere di decidere se siano in grado d'obbedire e in che misura possano eseguire gli ammonimenti dell'Ufficio ferroviario dell'Impero.

Da questa breve delucidazione del modo di procedere del *Reichseisenbahnamt*, si deduce che esso non è una magistratura preposta ai Governi nazionali dall' Impero tedesco. Esso non ha alcuna immediata autorità di comando e nessuna azione con forza obbligatoria diretta. È puramente un organo di controllo e di protezione, che può — contro le violazioni di legge, generali e personali — giudicare. I suoi giudizi non sono però, in ultima analisi, obbligatori per le Ferrovie di Stato che quando sono approvati dall'Assemblea federale.

Funzioni indipendenti dalla sua azione di sorveglianza, sono: la compilazione della Statistica generale ferroviaria dell'Impero tedesco, desunta dai rapporti delle singole Ferrovie e dalle indagini personali; poi quelle in caso di guerra, di carestia ecc. che abbiamo visto più sopra.

Sede del *Reichseisenbahnamt* è Berlino: il Presidente è nominato dall'Imperatore.

Del *Reichseisenbahnamt* abbiamo parlato ora perchè esso non ha veramente alcuna funzione di carattere esecutivo: esso non è in fondo che un organo di sorveglianza sull'azione esercitata dagli organi direttivi, ma che ha indubbiamente una grande influenza, specialmente morale. Esso non può, infatti, modificare le leggi, e neppure direttamente impedire le singole violazioni di esse: per ottenere, in questi casi, l'esecutorietà dei suoi giudizi deve rivolgersi al *Bundesrath*, che, come vedemmo, è organo politico ed ha numerose funzioni direttive in materia ferroviaria. La posizione del *Reichseisenbahnamt,* pur preminente, non è in teoria tale da modificare sensibilmente la struttura dell'azienda politico-amministrativa

delle Ferrovie di Stato tedesche (prussiane, bavaresi, sassoni ecc.). In pratica però i singoli Governi si uniformano generalmente alle deliberazioni dell'Ufficio dell'Impero senza che occorra rivolgersi all'Autorità di comando del *Bundesrath*. Si comprende quindi la grande importanza che questo Ufficio ha sulla legislazione ferroviaria, della quale esso tutela la regolarità intrinseca e costituzionale.

Per quel che riguarda la compilazione della statistica delle Ferrovie, l'opera del *Reichseisenbahnamt* è sussidiaria a quella del Ministro prussiano dei Lavori Pubblici, cui essa spetterebbe in quanto egli è, come vedemmo, capo dell'Ufficio imperiale per le Ferrovie (*Reichsamt für die Eisenbahnen*). In riguardo poi alla sua autonomia, notiamo che il *Reichseisenbahnamt* dipende direttamente dal Cancelliere ed ha quindi quella autorità che spetta agli Uffici centrali dell'Impero.

VII. — I rapporti delle Ferrovie prussiane con le altre Ferrovie nazionali o straniere e con le altre branche amministrative.

La questione dei rapporti delle Ferrovie prussiane di Stato con le altre Ferrovie tedesche è stata — in riguardo alle Ferrovie private — di molto semplificata dalla legge 1894, la quale soppresse l'Ufficio di Commissariato di Berlino ed attribuì direttamente la sorveglianza su di esse alle Direzioni in particolare ed al Ministro in generale. Le Ferrovie private si trovano quindi in istato di dipendenza dagli organi delle Ferrovie prussiane, per quel che riguarda l'economia della loro azienda interna, l'applicazione delle leggi ecc. I rapporti d'esercizio sono quelli stabiliti dal Regolamento di trasporto, unico per l'intera Germania.

A cementare le relazioni fra tutte le Ferrovie private e nazionali, fu però costituita da oltre un sessantennio (10 novembre 1846) l'*Associazione delle Amministrazioni ferroviarie tedesche.*

Questa Associazione raccolse all'inizio dieci Società private con 1568 km. di rete; nel 1905 essa ne comprendeva ben sessantotto (private e nazionali) con 96.468 km. Vi partecipano ora quattro nazioni: cioè la Germania, l'Austria-Ungheria, l'Olanda e la Rumenia. Il suo regolamento interno stabilisce che ogni amministrazione abbia diritto a un voto (sino a 100 km.), a due (sino a 250 km.) a tre (sino a 500 km.); oltre 500 km. questo diritto s'accresce d'un voto ogni 250 km. di rete: in totale vi sono 481 voti. Scopo di codesta Associazione è quello di conciliare gli interessi delle Ferrovie con quelli del pubblico, di concludere cioè convenzioni per il transito dei vagoni, per la formazione degli orari, per l'istallazioni tecniche, per l'uniformità delle tariffe ecc. A capo dell'Associazione sta un Consiglio direttivo eletto ogni quattro anni (dal 1° luglio 1884 in poi esercitò sempre codesta mansione la Direzione ferroviaria di Berlino), che deve condurre a termine gli affari ordinari d'amministrazione, sorvegliare l'esecuzione delle decisioni prese dalle Assemblee nelle riunioni *ordinarie* che avvengono ogni due anni, e nelle *straordinarie* che avvengono dietro richiesta di almeno tre componenti. Le decisioni dell'Assemblea vengono elaborate da diverse Commissioni speciali. Ne esistono ora sei: 1) per gli affari generali; 2) per gli affari del traffico dei passeggieri; 3) per il traffico delle merci; 4) per le disposizioni relative all'uso dei vagoni; 5) per gli affari tecnici; 6) per i prezzi di trasporto.

La grande maggioranza delle Ferrovie tedesche (germaniche) è però ascritta anche alla *Lega tedesca per il traffico ferroviario,* costituita in Hannover sino dal 1886; il cui scopo è di regolare uniformemente le diverse branche dell'esercizio e di procurare che il servizio spedizioni ed i reciproci conteggi siano condotti con criteri unitari. Le sue conclusioni non sono però di carattere obbligatorio e si limitano a raccomandare ai singoli componenti l'esecuzione delle deliberazioni prese.

Più importante è la *Conferenza generale delle Amministrazioni ferroviarie tedesche*, convocata per la prima volta nel 1877 dal Ministro del Commercio, la quale si raduna ora annualmente, dietro invito del Ministro dei Lavori Pubblici. Il suo scopo è di esaminare e di approvare (o disapprovare) le proposte della « Commis-

sione per le tariffe » e del « Consiglio degli interessati alle Ferrovie », i quali sono Uffici stabili e si radunano almeno tre volte all'anno. Questa Commissione e questo Consiglio formulano le loro proposte sugli ampiamenti, alterazioni, soppressioni degli ordinamenti di trasporto delle disposizioni sulle tariffe principali o accessorie. La Commissione è composta di varî Membri rappresentanti di dodici Ferrovie di Stato e di cinque Ferrovie private; il Consiglio è composto di cinque Membri nominati dal Consiglio superiore del Commercio, di cinque Membri nominati dal Consiglio superiore dell'Agricoltura, e da un Deputato rappresentante della Baviera. Per le questioni più importanti occorre che siano presenti alle sedute interne almeno dieci Membri della Commissione e sette del Consiglio e che le proposte da presentarsi alla Conferenza generale siano prese con una maggioranza di due terzi. Le decisioni della Conferenza generale sono obbligatorie quando contro di esse non si rivolse più del 20 % dei voti.

Vi è poi l'*Associazione pei vagoni delle Ferrovie prussiane di Stato,* alla quale partecipano le Ferrovie imperiali dell'Alsazia Lorena, quelle del principato d'Oldenburgo e la Ferrovia militare e vi è un'infinità d'altre Associazioni più o meno ristrette con finalità disparate, le quali servono però tutte a cementare fra loro le diverse aziende ferroviarie tedesche.

Per i rapporti delle Ferrovie dello Stato prussiano con le altre branche amministrative, valgono la legge sulla Posta ferroviaria del 20 dicembre 1874, il decreto del *Bundesrath* 21 dicembre 1868 per l'Amministrazione dei telegrafi, i regolamenti 16 giugno 1873 e 13 febbraio 1875 sui trasporti militari. Son queste le disposizioni originali, ora però alterate da molteplici modificazioni legislative, alcune delle quali sono riportate nella lunga nota posta alla fine del cap. I. Ad esse dovrebbero aggiungersi la legislazione sulle dogane, sulla tassa di bollo ecc.

Per i rapporti internazionali valgono le Convenzioni di Berna del 1890 e le loro successive note addizionali.

VIII. — Lo schema e i rapporti degli organi ferroviari. Conclusioni.

A) *Lo schema ed i rapporti.* — Distinguiamo lo schema delle Ferrovie prussiane nella loro qualità di azienda di Stato del Regno prussiano, da quello che esse presentano come Ferrovie dell'Impero tedesco.

Le Ferrovie prussiane costituiscono una branca amministrativa del Regno di Prussia: ad esse è quindi preposto un Ministro (dei Lavori Pubblici), il quale rappresenta la persona del Re ed è direttamente responsabile degli atti compiuti. Il Re non ha che teoricamente la suprema autorità ferroviaria, mentre il Ministro esercita in pratica le funzioni reali. Di fronte al Ministro stanno gli organi parlamentari (*Abgeordnetenhaus*, *Herrenhaus*): i quali non hanno un vero e proprio diritto d'iniziativa, ma posseggono diritti d'indagine, di controllo e d'accusa. Mediante poi il diritto di petizione e mediante la loro libera sanzione alle leggi presentate dal Ministro in nome del Re, essi vengono a sopperire, in certo modo, alla mancanza d'iniziativa. Tutti i provvedimenti ferroviari che debbono prendersi sotto veste di legge sono direttamente approvati dai Parlamenti. Quelli regolamentari, le ordinanze, ecc., spettano soltanto al Ministro, ma le Camere possono controllarne l'efficacia e l'opportunità.

La più alta autorità politica e insieme direttiva è quella del Ministro dei Lavori Pubblici (rappresentato talora dal suo Sotto-Segretario). Ad esso spetta da un lato l'emanazione dei principî direttivi, la risoluzione degli eventuali conflitti tra gli Uffici sottoposti, la sorveglianza ed il controllo dell'esercizio; dall'altro la rappresentanza e la responsabilità dell'azienda ferroviaria di fronte al Paese e di fronte ai suoi Deputati. Accanto al Ministro collabora un Ministero, che trae le proprie competenze esclusivamente da quelle ministeriali: esso giudica, investiga, risolve; ma i suoi giudizi, le sue indagini, le sue risoluzioni a nulla valgono se non portano la firma del Ministro.

Organi sussidiari del Ministro sono da un lato i Corpi consultivi che hanno per iscopo di portare all'orecchio dei dirigenti le voci dei tecnici e dei maggiori interessati: a questi Consigli non fu, giustamente, attribuita nessuna funzione di controllo: soltanto il loro previo parere, non la loro approvazione, è in certi casi indispensabile. Dall'altro lato anche l'Ufficio centrale di Berlino agevola l'opera del Ministro. Esso adempie alcune funzioni di carattere direttivo e generale (pareggiamento dei vagoni, amministrazione della cassa vestiario), e compila progetti più strettamente tecnici di quelli formulati dai Corpi consultivi.

Organi esecutivi, sono le Direzioni generali, le quali — pareggiate alle Magistrature provinciali — non possono dettare a loro bell'agio disposizioni amministrative interne e debbono quindi — a questo riguardo — attenersi alle disposizioni generali del Ministro, ma hanno, entro dati limiti, una certa capacità d'interpretazione ed una certa libertà d'applicazione. Esse hanno poi larga autonomia nell'esecuzione dell'esercizio, perchè modificano, nei limiti permessi, i loro orari, concedono appalti sino a marchi 300.000, hanno la loro dotazione di vagoni e di materiale ecc. Dell'esplicazione della loro autonomia sono *responsabili* di fronte al Ministro i soli Direttori, i quali devono inviare al Ministero rapporti annuali per giustificare e documentare l'esercizio della porzione di rete ad essi sottoposta. Le Direzioni eseguono materialmente l'esercizio ferroviario, pel tramite delle diverse Ispezioni, che sono preposte — nei loro rami tecnici — agli organi locali puramente esecutivi (stazioni, officine, depositi ecc.). Le Ispezioni non sono però autonome, esse costituiscono semplicemente delle Sezioni distaccate dalle Direzioni.

Le Ferrovie prussiane entrano a far parte dell'Impero tedesco per mezzo dell'Ufficio dell'Impero per le Ferrovie, al quale è preposto il Ministro dei Lavori Pubblici prussiano. Questo Ufficio non costituisce che un ramo dipendente dall'Ufficio centrale di Cancelleria ed il vero Capo è, in teoria, il Grande Cancelliere dell'Impero, che rappresenta la persona dell'Imperatore ed è per Esso responsabile. Le Ferrovie di Stato della Prussia sono però dall'Ufficio dell'Impero per le Ferrovie considerate alla stregua

delle altre Ferrovie di Stato (sassoni, wurtemberghesi ecc.) e delle altre Ferrovie private: le disposizioni, cioè, che possono prendersi contro o a favore di esse, non mirano che all'interesse di tutto l'Impero.

Il Grande Cancelliere, ed il suo rappresentante in materia ferroviaria (Ministro dei Lavori Pubblici) rispondono della loro attività di fronte ai Parlamenti dell'Impero (*Bundesrath* e *Reichstag*). Le competenze delle Assemblee politiche sono però, anche esse, d'ordine generico, intese cioè a tutelare gli interessi di tutto il Paese e non quelli dei singoli Stati. Il *Bundesrath* ha la prevalenza sul *Reichstag*, anche perchè, come vedemmo, esso solo può dare forza esecutoria ai giudizi del *Reichseisenbahnamt*, per impedire le violazioni statutarie o di legge, compiute dalle singole Ferrovie nazionali o private. In caso di guerra o a scopi militari, le competenze ordinariamente indirette delle Autorità dell'Impero, divengono invece *pienamente dirette* e ciò ben si comprende, data l'eccezionale gravità di simili circostanze. Organo di tutela e di controllo è anche il *Reichseisenbahnamt*, il quale deve vigilare a che le disposizioni statutarie siano rispettate: esso si può quindi, in certo senso, considerare come organo di sorveglianza esecutiva. Per quello che riguarda le sue mansioni in caso di guerra e la compilazione della *Statistica ferroviaria tedesca*, il *Reichseisenbahnamt* può considerarsi come organo imperiale, veramente esecutivo.

Tale lo schema. Poco abbiamo da aggiungere sui rapporti reciproci. Quelli tra gli organi politici dell'Impero e gli organi politici del Regno di Prussia, riguardano più specialmente il diritto costituzionale: essi sono delimitati negli art. 41-47 della Costituzione del 1871 e, come abbiam detto, hanno un carattere generico. Il Governo e l'Assemblee prussiane hanno perciò la quasi piena libertà d'agire in materia ferroviaria.

L'autorità dell'Imperatore di Germania e Re di Prussia è, senza dubbio, suprema anche sulle Ferrovie di Stato: ma poichè essa è impersonata da un lato dal Gran Cancelliere (e dal Ministro dei Lavori Pubblici prussiano nella sua qualità di Capo dell'Ufficio dell'Impero) e dall'altro da quello del Ministro dei Lavori Pubblici, nella sua veste di Segretario di Stato del Regno di

Prussia, dobbiamo da essa prescindere, per evitare ripetizioni: il Ministro non fa che *eseguire,* nell'orbita delle competenze che spettano al Re ed all'Imperatore.

Piu interessanti per noi sono dunque i rapporti tra l'Assemblea politica, il Ministero, e gli organi esecutivi e consultivi ferroviari di Prussia. La Dieta prussiana non ha relazioni con gli organi esecutivi delle Ferrovie dello Stato, essa si trova a contatto soltanto col Ministro dei Lavori Pubblici, nella doppia funzione di uomo politico e di Capo dell'Amministrazione ferroviaria. Con le Direzioni, con le Ispezioni, con l'Ufficio centrale, con i Corpi consultivi, le Camere non hanno dirette comunicazioni se non quando esse nominino una Commissione d'inchiesta a vasti poteri. Per quel riguarda i bilanci, le Leggi, i Regolamenti ecc., tutto passa *esclusivamente* per il tramite dei Ministeri dei Lavori Pubblici e delle Finanze.

Intimi sono invece i rapporti tra il Ministero dei Lavori Pubblici e gli organi consultivi ed esecutivi ferroviari. Il Ministero non ha soltanto la Direzione politica ma anche quella tecnico-economica dell'azienda; esso rappresenta, in certo senso, la Direzione generale delle Ferrovie di Stato. È naturale quindi che tra esso e gli organi sottoposti siano vivi ed immediati i contatti di ordine politico e tecnico. Esamineremo questi ultimi nei prossimi paragrafi: per quel che riguarda invece i rapporti d'ordine politico tra il Ministero e le Direzioni, diciamo subito che queste ultime non hanno alcuna libera facoltà direttiva. Le linee della politica ferroviaria sono dettate dal Ministro, cui spetta la emanazione delle norme regolamentari, ossia l'uso della più potente arme politica. Le Direzioni devono però applicare, e talora anche interpretare: esse contribuiscono inoltre alla formazione del bilancio e del resoconto annuale, mediante la compilazione dei loro singoli resoconti, e, con le loro contabilità diverse, cooperano alla compilazione della statistica ferroviaria e portano a termine tutte quelle indagini, delle quali siano richieste direttamente dal Ministro o dall'Ufficio centrale ed indirettamente dai Corpi consultivi. Hanno quindi una grande influenza nei lavori preparatori delle leggi e dei regolamenti.

Il Ministero e l'Ufficio centrale sono legati specialmente da rapporti consultivi, che generalmente non hanno carattere obbligatorio, ma sono importantissimi data la competenza tecnica di questo nuovo organo ferroviario. Le funzioni amministrative dell'Ufficio centrale interessano invece assai più l'azienda interna di quel che interessino l'azienda politico-ferroviaria.

Tra Ministero e Corpi consultivi corrono, in molti casi, rapporti d'obbligatorietà. I Consigli ferroviari (in ispecie il Consiglio nazionale) hanno un diritto d'esame preventivo (non d'approvazione) e talora un diritto d'iniziativa, che dà grande efficacia alla loro azione. Essi appaiono però organi sussidiari del Ministero specialmente per le questioni di carattere economico e sociale.

Tra Ufficio centrale e Direzioni corrono soltanto rapporti di carattere interno: tra Ufficio centrale e Corpi consultivi non corre alcun rapporto diretto: quelli, che eventualmente vi sono, avvengono soltanto pel tramite del Ministero, ma non possono accadere che assai di rado, perchè sono entrambi organi consultivi con carattere assolutamente contrario. L'uno è infatti in prevalenza *tecnico*, l'altro *economico* e *politico*.

Le Direzioni sono legate ai Corpi consultivi dipartimentali pel vincolo dell'esame, obbligatorio da parte di questi ultimi, di tutti gli affari più importanti delle Direzioni. Ciò riguarda però in ispecie l'azienda interna. Tra le Direzioni e il Consiglio nazionale ferroviario non vi sono che rapporti indiretti ed assai scarsi. Alle Direzioni manca il diritto d'iniziativa legalmente riconosciuto: esse non possono cioè proporre al Ministro leggi e regolamenti di carattere generale: il che è più che giusto, perchè le Direzioni, essendo organi locali, non potrebbero intuire bisogni e condizioni di carattere nazionale. Il Consiglio nazionale ferroviario non si trova quindi mai a discutere su progetti che ufficialmente derivino dalle Direzioni. Se qualche contatto indiretto v'è, esso avviene soltanto quando il Consiglio nazionale chiede, per iniziativa spontanea, che il Ministro si pronunci su qualche sua proposta e questi prima di rispondere chieda a sua volta il parere o faccia eseguire indagini presso le Direzioni ferroviarie.

Delle Ispezioni non parliamo perchè esse fanno parte delle

Direzioni: e neppure parliamo del *Reichseisenbahnamt*, perchè quest'ultimo, in riguardo alle Ferrovie di Stato, non può trovarsi — in ultima analisi — a contatto con il Governo prussiano (ossia col Ministero dei Lavori Pubblici) se non per il tramite onnipossente del *Bundesrath* (Consiglio federale).

Gli organi ferroviari sono senza dubbio molti, forse troppi; dobbiamo però convenire che essi sono regolati in modo da non ingrovigliare in guisa nociva l'andamento dell'azienda ferroviaria. Gli organi imperiali, anzitutto, non arrecano danno alla sveltezza dei rapporti: essi non hanno che incombenze generiche (salvo, naturalmente, in casi di guerra o per iscopi militari) e poco o nulla influiscono sull'esercizio *normale ferroviario*. I Corpi consultivi? noi ci mostrammo tutt'altro che ad essi favorevoli nel nostro libro su *Le Ferrovie svizzere*: e lo siamo anche ora perchè riteniamo sia discutibile la loro efficacia, proprio dal punto di vista economico-sociale. I Consigli dipartimentali, ci paiono specialmente inutili, data la posizione delle Direzioni ferroviarie nello schema politico-amministrativo: inutili anche per le elezioni del Consiglio nazionale, che potrebbe avvenire assai più speditamente per designazione diretta. Occorre però — a quest'ultimo riguardo — tenere a mente che il sistema della doppia elezione ha lungamente prevalso nel Regno di Prussia. La nostra avversione diminuisce però di fronte al Consiglio nazionale delle Ferrovie, specialmente perchè esso non ha, come in Svizzera, funzioni deliberative, esso non vuole imitare i Consigli d'Amministrazione delle Società private ed ha soltanto in mira scopi economici e sociali, discutibili — se vogliamo — ma innocui. Il previo parere del Consiglio nazionale, necessario in questioni gravi, porterebbe senza dubbio un grave intralcio; ma la stessa provvida legge del 1882 dice che il Ministro può farne a meno nei casi d'urgenza, salvo l'obbligo di dare comunicazione al Consiglio dei provvedimenti presi. Il che non potrebbe, dunque, essere più facile e più piano! Ma se da un lato il Consiglio nazionale può riputarsi *innocuo*, dall'altro esso può ritenersi *efficacissimo*, in quanto che la sua opera d'indagine e di compilazione è sussidiaria a quella del Ministro, che ne rimane alleggerito di molte e gravi incombenze.

Altrettanto dicasi dell'Ufficio centrale, e a maggior ragione perchè il suo previo parere è obbligatorio soltanto a tenore dell'ordinamento d'affari, che è di competenza ministeriale. Esso porta — innegabilmente — al Ministero un validissimo aiuto di carattere tecnico.

Assai giudiziosa ci sembra l'esclusione delle Direzioni dal partecipare direttamente all'emanazione delle norme direttive della azienda politico-amministrativa. Esse fallirebbero altrimenti il loro scopo d'organi locali, autonomi quanto si voglia nell'esecuzione dei servizi, ma sottoposti a quei criteri direttivi e ristrettivi che giustamente emanano dall'organo, che ha sulle Ferrovie la rappresentanza e la responsabilità di fronte al Paese. Le Direzioni esercitano però anche in questo riguardo, una funzione interpretativa ed indagatrice, della cui importanza non fa d'uopo illuminare i lettori, poichè essa è palese. A maggior ragione le Ispezioni sono escluse dal partecipare all'azienda politico-amministrativa, perchè esse non sono che organi esecutivi.

Giustificata è pure, in questo campo, la grande preminenza del Ministero dei Lavori Pubblici. Il frazionamento dell'Autorità politico-direttiva non farebbe che nuocere all'azienda ferroviaria, procurandole incertezze e lentezze. Un organo la cui complicatezza funzionale è senza dubbio nociva, è il *Reichseisenbahnamt*: ma, in suo riguardo, bisogna rammentarsi che esso non ha influenze nella gestione delle Ferrovie prussiane, se non per tutelare l'applicazione dello Statuto e delle Leggi statutarie (Regolamenti di trasporto, per i segnali ecc.) mentre per tutte le altre Leggi e Regolamenti ferroviari (ossia per la più gran parte della legislazione) esso non ha di fronte alle Ferrovie di Stato che uno scarso influsso. Le Leggi interne prussiane potrebbero, infatti, considerarsi come « cattive consuetudini od errori »: e in questo caso il *Reichseisenbahnamt*, è quasi impotente! Del resto esso non può direttamente annullare una Legge ferroviaria, e deve — a tal uopo — rivolgersi al Consiglio federale, il quale non può — a sua volta — annullarla, se non allorchè essa sia manifestamente contraria allo Statuto dell'Impero. Gl'impedimenti, quindi, che possono esser posti dal *Reichseisenbahnamt* nella pratica esplicazione dell'azienda

politico-amministrativa delle Ferrovie prussiane, non sono di tal natura da intralciarne il lesto e regolare andamento!

Non è qui il luogo di discutere sull'efficacia dell'Amministrazione diretta delle Ferrovie da parte dello Stato. Noi siamo ad essa teoricamente contrari e tali siamo anche in pratica. Sono troppi, infatti, i pericoli che essa presenta, perchè i Paesi, che se ne sono finora astenuti, debbano tentare l'esperimento. Trentadue anni d'esperienza contano però qualcosa, e molti errori della prima Legge 1879 sono stati riparati dalla Legge 1894 e dalle successive, le quali hanno raggiunto il loro scopo di sfollare cioè l'organo centrale, facilitando l'adempimento delle sue funzioni, e quindi diminuendo il numero dei suoi impiegati, che sono oggidì appena duecentodieci. L'esiguità degli addetti all'organo centrale non si spiega altro che con il fatto che essi non lavorano su di una materia grezza, ma su materiali per massima parte in precedenza elaborati dagli organi consultivi, tecnici, esecutivi e di controllo. V'è però un'altra ragione — oltre che l'esperienza, la quale nel fondo gioverebbe anche agli altri paesi — che fa apparire in Prussia meno dannoso il sistema diretto. La Prussia è un Paese costituzionale, ma retto da una costituzione di ferro. Le vicende parlamentari vi sono quindi assai meno movimentate degli altri Paesi. I Ministri restano al loro posto per lunghi e lunghi anni: finchè cioè essi godono la fiducia del Re. Per scavalcare un Ministero occorrono parecchie legislature parlamentari, perchè i rapporti tra le Camere elettive ed il Governo non sono intesi nello stesso senso come presso le altre Nazioni dell'Europa centrale e meridionale. Il che potrà essere lamentato dai partiti liberali, ma giova senza dubbio all'azienda ferroviaria, che è così sottratta ai bruschi e dannosi cambiamenti.

La stessa burocrazia, che altrove cede alle ingerenze parlamentari, resiste in Prussia e la sua resistenza è forse più utile che non un regime di libertà.... Ma tutto ciò non è che un portato storico e gli altri Paesi non potrebbero imitarlo!

Quello che è poi ammirevolissimo, pure essendo un risultato della legislazione, è il fatto che la molteplicità degli organi — necessaria in certo senso a cagione della costituzione politica — non

intralci quasi per nulla lo svolgersi dell'azienda. I diversi Uffici ferroviari appaiono collegati da rapporti di consiglio o di subordinazione: mentre la suprema azione di controllo, nella quale sono così facili le duplicazioni, spetta soltanto all'organo direttivo centrale che l'esercita efficacemente, ma senza pedanteria: e ciò, a nostro avviso, elimina, per massima parte, gli inconvenienti della molteplicità. Alcuni, inevitabili, restano: ma i peggiori, nei quali s'incorre più facilmente, sono molto saviamente evitati.

CAPITOLO III.

L'azienda interna e la sua funzionale esplicazione

SOMMARIO:

I. — L'Ufficio centrale; sue funzioni; sua costituzione interna.

II. — Le Direzioni ferroviarie.

III. — Le Ispezioni.

IV. — I rapporti degli organi dell'azienda interna. — Conclusioni.

I. — L'Ufficio centrale sue funzioni; sua costituzione interna.

L'esplicazione dei servizi interni, sotto la direzione superiore del Ministero dei Lavori Pubblici (art. 1 del regolamento 24 agosto 1907), avviene pel tramite dell'Ufficio centrale e delle Direzioni ferroviarie. Dell'azione direttiva del Ministero abbiamo detto nei paragrafi precedenti; non crediamo quindi — per ragioni di brevità — di doverla qui più estesamente riportare. Il Ministero dei Lavori Pubblici ha sulle Ferrovie di Stato competenze non solo politiche, ma tecniche ed economiche, quali risultano chiaramente dalle disposizioni di legge e dalla sua costituzione interna. Ma i veri organi amministrativi sono, specialmente in virtù della loro autonomia, l'Ufficio centrale e le Direzioni. Di essi parleremo ora, esaminandone le funzioni e la intima struttura. Diremo quindi dei loro rapporti reciproci e di quelli diretti con il Ministero in riguardo all'esercizio e faremo le nostre osservazioni.

L'Ufficio centrale ferroviario, creato con la legge 1907 fu un'istituzione nuova o meglio *quasi nuova,* poichè il nocciolo esisteva da lungo tempo, raffigurato dall'Ufficio centrale dei vagoni presso la Direzione ferroviaria di Magdeburgo. Inoltre avevano funzioni d'indole generale: le tre Direzioni di Berlino, Essen e Cattovitz per l'esame delle condizioni dei materiali di trasporto; le Direzioni d'Essen e di Cattovitz per l'approvigionamento del

materiale delle soprastrutture; le Direzioni di Berlino ed Essen per l'approvigionamento del materiale di trazione. Le surriportate tre Direzioni avevano poi un'infinità d'altre assai complicate competenze minori, che si estendevano a *tutta* la Rete o a una gran parte di essa. Il che non giovava davvero all'unità e alla sveltezza dell'esercizio, apportandovi un'infinità di malintesi e di conflitti.

Una grande rete ferroviaria come la prussiana, che quasi raggiunge i 38.000 km., non può infatti essere considerata alla stregua d'una piccola rete. Moltissimi affari d'indole generale, che sono altrove regolati uniformemente dal Ministero o dalla Direzione generale o anche dalle stesse Direzioni compartimentali, richiedono qui invece l'opera d'un Ufficio speciale ed autonomo. Attribuire queste funzioni generiche, ma *esecutive*, al Ministero sarebbe snaturarne l'indole: esso non è che un organo direttivo (politico, tecnico ed economico) ed è utile che esso resti tale, perchè l'ampiamento delle sue funzioni favorirebbe anche l'allargarsi e l'impinguirsi burocratico, e la burocrazia — già nociva nel campo direttivo — sarebbe insopportabile in quello dell'esecuzione, che richiede la massima prontezza. Lasciarle alle Direzioni, anzi ad alcune Direzioni? Questo sistema non ha dato buona prova ed ha servito soltanto a complicare le cose.

Meglio valeva adunque istituire un nuovo Ufficio, una nuova Direzione, la quale si occupasse soltanto delle questioni generali, che prima erano suddivise fra le altre! Si pensò poi giustamente che per sfollare il lavoro del Ministero avrebbe giovato il sussidio d'un corpo consultivo-tecnico, il quale più efficacemente operasse di quel che non potevano le Direzioni ormai sovraccariche; la funzione consultiva si accoppiò così a quella esecutiva generale; altre se ne aggiunsero man mano, sempre allo scopo di sollevare e il Ministro e le Direzioni: venne così finalmente costituito (24 marzo 1907) l'Ufficio centrale ferroviario.

Le funzioni di carattere esecutivo del *Centralamt* sono annoverate dall'art. 1 (cif. 1, lett. *a, d, e, f,* e cif. 3) delle ordinanze d'affari, emanate dal Ministro dei Lavori Pubblici insieme alla legge 24 marzo 1907. Esse si distinguono in quanto si riferiscono all'Amministrazione dei vagoni ed al personale.

La funzione precipua dell' Ufficio centrale è quella del pareggiamento dei vagoni passeggieri e merci tra le diverse Direzioni o con le Ferrovie straniere. Accanto ad essa l' Ufficio centrale esercita anche quella della ripartizione dei vagoni (art. 1, cif. 3) e della sorveglianza acchè l' uso di essi avvenga in modo uniforme. Nell' esplicare la seconda di queste funzioni l' Ufficio centrale assume il nome di Ufficio principale dei vagoni: nella prima esso è sostituito dall' Ufficio del computo dei vagoni (con sede a Magdeburgo) Ufficio che gli è però immediatamente sottoposto.

Anche di fronte al personale e in ispecie di fronte al personale medio e agli operai l' Ufficio centrale ha molte, importanti competenze. Gli spetta anzitutto (art. 1, lett. *d*) di trattare — nei limiti dei regolamenti generali — l'assunzione degli impiegati medî e la permuta del personale delle costruzioni e dell' industria tecnica dell' esercizio (officine). Poi esso deve amministrare la Cassa vestiario di tutti gl'impiegati delle Ferrovie di Stato. Infine deve sorvegliare l'attività dei Presidenti delle Casse pensioni e soccorso degli operai, entro i limiti, naturalmente, che spettano per legge allo Stato.

Queste le precipue funzioni amministrative ed esecutive dell' Ufficio centrale. Ricordiamo però che anche quelle di carattere consultivo sono strettamente tecniche e si rivolgono direttamente all' esercizio.

Responsabile delle decisioni dell' Ufficio è il Presidente, nominato dal Re. Esso è il Capo di tutti gli impiegati, assistenti ed operai addetti all' Ufficio centrale; agiscano essi lontani dalla sede dell' Ufficio o appartengano all' Ufficio del computo dei vagoni.

Speciali funzioni spettano al Presidente, ossia: le note caratteristiche degli impiegati superiori; le proposte di gratificazione e — entro i confini prescritti — le concessioni di rimunerazioni o di sovvenzioni agli impiegati sottoposti; la concessione di permessi sino a sei settimane per gli impiegati superiori, e sino ad otto per gli impiegati inferiori, l' approvazione per i viaggi di servizio degli impiegati dell' Ufficio. Il Presidente è inoltre auto-

rizzato: 1) a cedere ai Consigli superiori — *una volta per tutte* ed anche durante la sua presenza in Ufficio — la rappresentanza su alcuni degli affari che gli spettano, compresi quelli suaccennati; 2) a trasmettere ai singoli Consiglieri funzioni direttive autonome in una data cerchia d' affari.

Alcune questioni — e cioè i reclami degli impiegati contro le pene o le multe ad essi inflitte ecc. — richiedono una votazione collegiale dei Consiglieri dell' Ufficio centrale. In tutti gli altri affari basta la decisione del Presidente al quale spetta la *firma* di tutti gli atti della Sezione che esso si è riservata, oltre che la approvazione degli atti delle altre Sezioni.

Le Sezioni trattano con una certa autonomia i rispettivi affari e risolvono *direttamente* quelli minori. I loro Capi si radunano perciò almeno una volta alla settimana (in genere il lunedì) allo scopo di sottoporre al Presidente la decisione delle questioni più importanti. Il Presidente può, quando vuole, convocare altre sedute.

Nei rapporti interni prevale il principio della oralità dei comandi: in quelli esterni (rapporti, disposizioni, gestione della cassa ecc.) prevale invece la scrittura. La responsabilità degli atti compiuti spetta al Presidente ed ai Consiglieri per tutti i documenti ai quali apposero la loro firma.

Tre sono le grandi suddivisioni funzionali di questo Ufficio:

I) Gli affari generali ossia: le note caratteristiche degli impiegati; gli affari finanziarî e dell'organico; la contabilità; l'assunzione in servizio dei sollecitatori o di coloro che attendano un posto; le istituzioni per il benessere degli impiegati; il provvigionamento dei materiali per le officine, delle soprastrutture ecc.; gli affari relativi al servizio dei vagoni ecc. In questo reparto sono comprese sette Sezioni (o decernati) amministrative: una per le finanze, una per gli affari amministrativi, una per l'approvvigionamento dei materiali, una per gli affari del personale, una per le costruzioni relative al benessere degli impiegati, una per gli affari di collegamento del vagoni dello Stato, una per gli affari dell' Ufficio superiore dei vagoni.

II) Gli affari riguardanti le costruzioni e l' esercizio, cioè:

la compilazione dei progetti per le soprastrutture ecc., per gli apparecchi di sicurezza e di comunicazione; la compilazione dei progetti per i ponti ed alte strutture; gli esperimenti dei binari e delle traversine, gli affari generali tecnici e dell' esercizio. Sono addette al disbrigo di questo insieme d'affari sei Sezioni tecniche delle costruzioni e dell'esercizio; ossia: una per la costruzione della soprastruttura, una per le costruzioni in ferro, ponti ecc.; una per l'esame e l'approvvigionamento delle traversine, una per gli impianti tecnici di sicurezza, una per i mezzi di comunicazione, una per gli affari tecnici dell' esercizio.

III) Gli affari riguardanti la tecnica delle macchine, vale a dire: le costruzioni dei veicoli, l'approvvigionamento delle locomotive, tender, vagoni, merci, passeggieri, postali, d'ammalati ecc.; lo scarto dei mezzi di trasporto inservibili; gli affari delle officine; le ordinanze per i salari degli operai delle officine; gli affari generali e tecnici delle macchine. Disimpegnano queste funzioni nove Sezioni cioè: una per gli affari generali e tecnici delle macchine, una per l'approvvigionamento dei mezzi d'esercizio, una per gli affari dell' officine, due per la costruzione delle locomotive e tender, una per la costruzione dei vagoni passeggieri, una per la costruzione e condizionatura dei vagoni merci, una per la costruzione dei vagoni automotori e per l'avviamento delle prove esperimentali, una per la vendita dei materiali. In tutto ventidue Sezioni presiedute da venti Consiglieri (o decernenti) e due Assistenti.

Diciamo subito che a queste divisioni non corrispondono organi burocratici: esse sono soltanto ripartizioni funzionali, mentre nell' organico non esistono che le Sezioni, i cui Capi rappresentano — nei loro rispettivi rami — il Presidente.

Per quel che riguarda il numero e la suddivisione degli impiegati riportiamo la statistica del Macco, che ha il pregio di essere chiara e di dare un'esatta comprensione del personale addetto all' Ufficio centrale (1907):

Numero	FUNZIONARI	Paga (marchi)	Classe [1] Indennità d'alloggio	*Osservazioni*
1	Presidente	11.000	II	
20	Consiglieri e due assistenti .	4.200 - 4.700	III	
50	Assistenti per la sorveglianza delle costruzioni e per la vendita del materiale, ossia:			
	1 Consigliere amministrativo delle costruzioni . .	—	—	
	1 Ispettore dei Telegrafi . .	3.600 - 6.300	III	
	20 Ispettori delle costruzioni ferroviarie	3.600 - 5.700	III	
	1 Direttore dell' Ufficio sperimentale	3.600 - 5.700	III	
	27 Architetti	2,700 - 3.600	—	
1	Direttore contabile	4.200 - 6,000	III	Gli affari di Cassa dell' Ufficio centrale sono verificati dalla Cassa centrale ferroviaria che esiste presso la Direzione di Berlino.
3	Controllori d' esercizio . . .	3.000 - 4.200	IV	
1	Capostazione principale . .	—	—	
308	Impiegati — dei quali:			
	212 del servizio non tecnico, ossia:			
	96 Segretari non tecnici . .	1.800 - 4.200	IV	
	56 Segretari dell' esercizio .	1.500 - 3.000	IV	
	16 Assistenti ferroviari . .			
	20 Giornalieri d'ufficio e praticanti	1.140 - 1.500	—	
	19 Assistenti ferroviari (donne)	900 - 1.400	V	
	5 Assistenti straordinari . .	—	—	
	96 del servizio tecnico, ossia:			
	36 Segretari tecnici	2.100 - 4.200	IV	
	6 Segretari dell' esercizio .	1.500 - 3.000	IV	
	7 Assistenti d' Ufficio . . .			

[1] Per i diversi luoghi:

		A	I	II	III	IV
Per la classe II	marchi	1200	900	720	600	540
» » » III	»	900	660	540	480	420
» » » IV	»	540	432	360	300	216
» » » V	»	360	270	216	162	188

Numero	FUNZIONARI	Paga (marchi)	Classe [1] Indennità d'alloggio	*Osservazioni*
	2 Praticanti o Giornalieri .	1.650 - 2.100	IV	
	45 Assistenti d'Ufficio (donne)	sino a 10 marchi al giorno.	—	
14	Impiegati di Cancelleria, dei quali:			
	8 Cancellieri di classe I. .	1.500 - 2.700	IV	
	2 Aspiranti o Giornalieri .	1.080 - 1.500	—	
	4 Aiutanti (donne)	—	—	
18	bassi impiegati, ossia:			
	4 Servitori d'Ufficio . . .	1.100 - 1.500	V	
	2 Aiuti	—	—	
	12 Operai	media 1040 marchi	—	

Sono dunque, in tutto, all'incirca quattrocentosedici impiegati, che costituiscono la forte schiera dell'Ufficio centrale: ma il loro forte numero non sembra però esagerato, quando si pensi alle molteplici incombenze che sono affidate all'Ufficio. Specialmente quelle di carattere esecutivo — e tra esse quelle che si riferiscono al pareggiamento e alla ripartizione dei vagoni — richiedono un'opera assai difficoltosa e paziente — data una rete sì vasta —; opera da cui dipende non soltanto la regolarità, ma anche l'economia dell'azienda. Infatti, quanto più precisamente si compie il pareggiamento e la distribuzione dei vagoni, tanto maggiore è l'utilizzazione della loro portata di carico; quanto più si utilizza la portata di carico, tanto più elevati sono i risparmi nelle spese di trasporto. È vero che vi è un limite, oltre il quale se si caricassero i vagoni, il materiale ne sarebbe danneggiato. Ma questo non toglie efficacia all'opera del *Centralamt;* ne rende soltanto più ardua l'esecuzione. È evidente poi, che il servizio è tanto più regolare, quanto più sollecita ed esatta è la distribuzione dei mezzi di trasporto tra le Direzioni:

---

[1] Vedi nota a pagina precedente.

anche essa è però assai difficile e richiede numerosi calcoli (talvolta anche dei calcoli di probabilità), che sono tutt' altro che facili.

Le funzioni consultive — estesissime — sono pure assai complicate; la sorveglianza sulle costruzioni del materiale rotabile e così pure le mansioni di fronte al personale, sono ardue oltre ogni dire! il numero quindi dei funzionari non ci sembra troppo alto in confronto alle moltissime incombenze, che spettano all' Ufficio.

Nei rapporti interni il *Centralamt* si trova in istato di dipendenza di fronte al Ministero che ne controlla e dirige l'attività, in posizione di uguaglianza di fronte alle altre Direzioni. E l'uguaglianza non è solo teorica ma anche reale.

Le Direzioni potrebbero dirsi, in un certo senso, sottoposte all' Ufficio centrale in quanto che debbono attenersi ai suoi dettami in riguardo al pareggiamento dei vagoni, all' approvvigionamento dei materiali, ecc.: ma esse sottostavano prima alle Direzioni di Magdeburgo, Essen, Cattovitz e Berlino, in virtù d' un assoggettamento tra uguali che — se mai — era più gravoso di questo che è soltanto un assoggettamento tra affini. In realtà le mansioni esecutive del *Centralamt,* tutte d' indole generica, non possono nuocere all' autonomia delle Direzioni; ma furon loro tolte, a buon diritto per affidarle ad un organo tecnico più rigorosamente unitario. Le Direzioni — del resto — si sono appena accorte del cambiamento perchè, nell' impossibilità di occuparsi delle molte ed importanti funzioni generiche, esse avevano dovuto cedere la maggiore parte di simili affari a questa od a quella singola Direzione.

Le mansioni consultive del *Centralamt*, appunto perchè consultive, non ledono l'autonomia delle Direzioni generali. Possiamo quindi asserire che il cambiamento apportato mediante la costituzione di questo Ufficio anche in riguardo all' amministrazione interna non fu molto rilevante.

Grandi furono invece i vantaggi. Noi siamo contrari, in genere, all' accentramento dei servizi, perchè non sempre ne vediamo l' utilità, mentre ne comprendiamo gl' inconvenienti. Ma in ispecie dobbiamo riconoscere che alcuni servizi e tra questi in prima linea, quelli che riguardano la suddivisione e la costruzione del materiale rotabile,

debbono essere centralizzati, perchè essi non potrebbero eseguirsi dagli organi decentrati. Ma dal momento che è assolutamente da scartarsi il sistema cosidetto dei « gruppi delle Direzioni ferroviarie », attribuire tali funzioni direttamente al Ministero o ad un Ufficio ad esso sottoposto è questione di forma più che di sostanza. Quello che importa è che un Ufficio centrale vi sia. A noi sembra che la soluzione prussiana sia la migliore, per il fatto già accennato che funzioni di carattere esecutivo simili a quelle del *Centralamt* ci sembrano contrastare con quelle direttive del Ministero.

Le sole mansioni consultive avrebbero potuto — senza alcun detrimento — attribuirsi ad una nuova Sezione speciale del Ministero stesso. Ma parve conveniente affidarle ad un Ufficio autonomo, sia per garantire una maggior libertà di giudizio, sia per isfollare l'organo direttivo centrale.

Tutto sommato, dunque, l'istituzione del nuovo Ufficio centrale, anche in riguardo all'azienda amministrativa interna ferroviaria, ci sembra provvida e savia. Vorremmo soltanto che il principio della collegialità vi fosse più largamente affermato, e non per i soli reclami degli agenti. La collegialità è un sano principio, specialmente negli organi autonomi incaricati di compiere funzioni esecutive generali. Nè troppo comprensibili ci sembrano le competenze [1] dell'Ufficio centrale di fronte agli impiegati medî e agli operai: ciò esorbita, a nostro avviso, dalla cerchia prevalentemente tecnica entro la quale esso fu racchiuso.

Ma le piccole mende poco contano di fronte alle molte cose buone contenute nella riforma del 1907. Poco più di tre anni di funzionamento non bastano a procurare dati sicuri sulla opera pratica dell'Ufficio centrale: ci siamo quindi dovuti limitare ad un semplice esame teorico.

---

[1] Prima spettavano alla Direzione di Halle.

II. — Le Direzioni ferroviarie.

La creazione delle Direzioni ferroviarie risale al 1879, alla grande legge che le istituì con larghi criteri d'autonomia se non di vero e proprio decentramento. La legge 1879 fallì però, in parte, i suoi scopi, avendo essa creati in pari tempo Uffici compartimentali autonomi che nuocevano alla speditezza del servizio. Si può quindi dire che la fisonomia odierna delle Direzioni deriva soltanto dalla legge 1894, che soppresse i Compartimenti, tanto più perchè essa non si è che lievemente alterata attraverso la revisione del 1902 e le modificazioni del 1907.

Le Direzioni sono i veri organi esecutivi (e nell' esecuzione largamente autonomi) dell' azienda ferroviaria prussiana. È bene però avvertire subito che non si devono confondere le Direzioni e gli organi esecutivi nel senso amministrativo, con gli organi esecutivi puramente materiali, dei quali ci occuperemo brevemente nel prossimo paragrafo dedicato alle Ispezioni. Ed è bene anche soffermarci un po' sulla portata di questa libertà d'esecuzione. Le Direzioni sono libere d'eseguire, alla stregua però degli Uffici provinciali, poichè esse debbono attenersi alle leggi ed ai regolamenti: al di là poi di certi limiti finanziari, esse non possono che proporre, mentre il Ministero dispone. Tuttavia, dall'insieme dei regolamenti, risulta che esse godono d'una autonomia più larga che non quella delle altre Autorità provinciali: e ciò a ragione della natura dell' azienda che è loro sottoposta. Ma l' estensione dell'autonomia delle Direzioni ferroviarie meglio si comprenderà, dopo un esame dettagliato delle loro rispettive funzioni.

La legge stessa distingue le mansioni delle Direzioni a seconda che esse si rivolgono: agli affari finanziari; all'esercizio (servizio stazioni e trazioni); alla sorveglianza della linea; all' amministrazione dei tratti di linea ed al servizio delle spedizioni; al traffico e alle tariffe; al personale e al suo benessere; alle officine; al servizio locomotive ed all'Amministrazione generale (Contenzioso, Economato, ecc.).

Una semplice enumerazione dei singoli affari basterà a dimostrare l'enorme lavoro che incombe alle Direzioni.

I) *Finanze.* — In questo ramo sono compresi: gli affari generali della Cassa, dell'organico, della contabilità e della statistica; la compilazione dell'organico; la cooperazione per l'applicazione delle leggi sull'organico o sul credito; la documentazione economica e contabile dell'Amministrazione; la compilazione dei conti annuali; gli affari sulle tasse e sul bollo; la sorveglianza sulla Cassa centrale e sull'Ufficio di contabilità, sulle Casse e contabilità dei singoli luoghi dell'esercizio, la revisione della Cassa centrale.

II) *Esercizio.* — A questo ramo spettano: la Direzione dell'esercizio nelle stazioni e nella linea, compresi i telefoni; la trasmissione delle disposizioni per l'esecuzione dell'esercizio nonchè la divisione dei servizi e le regole per la sostituzione degli impiegati delle stazioni, dei treni, dei telegrafi, per i portieri, guardie notturne, operai delle stazioni; la sorveglianza sull'istruzione di questi agenti; le indennità notturne di viaggio per il personale dei treni; le disposizioni per la paga dei salari agli operai delle stazioni, con la cooperazione delle sezioni locali; le indagini nei casi d'irregolarità del servizio dei treni e del telegrafo; le inchieste sugli accidenti ferroviarî; le punizioni degli impiegati dei treni e delle stazioni con la cooperazione degli organi locali; l'esame dei progetti per nuove costruzioni, ampliamenti; molte altre mansioni, infine, in caso di guerra o per i trasporti dei soldati. Tutti insomma gli affari generali dell'esercizio, ossia gli orari, i segnali ecc., nonchè gl'innumerevoli affari speciali.

III) *Sorveglianza e manutenzione della linea.* — In questi rami sono compresi: la manutenzione della linea e dei raccordi, l'esecuzione di ingrandimenti e di nuovi raccordi; gl'inventari delle stazioni e della linea; l'impianto di apparecchi ignifughi; la comunicazione delle disposizioni di servizio; l'assunzione di casellanti e operai della manutenzione; le inchieste per la irregolarità del servizio e le punizioni, col concorso delle singole Sezioni; l'amministrazione dei materiali di costruzione e per le soprastrutture; la sorveglianza sulle Ferrovie secondarie; la statistica delle spese di costruzione ecc.

IV) *Amministrazione dei tratti di linea e servizio delle spedizioni.* — In questo ramo si comprendono: la cooperazione ai progetti di costruzione e per le spese regolari o approvate; la cooperazione in tutte le contrattazioni; l'acquisto d'immobili e la loro amministrazione; l'amministrazione degli stampati e degli oggetti d'Ufficio; gli affari per la responsabilità e le disposizioni per la polizia della linea; i rapporti contrattuali per i raccordi, per le stazioni di confine, per l'uso comune di apparecchi per l'acqua e per il gas; l'approvazione delle Ferrovie secondarie; le perizie sulle nuove stazioni; gli affari per le cauzioni, comprese quelle d'Ufficio; gli affari per le indennità nel traffico delle persone, animali e merci, con la cooperazione delle Sezioni del traffico; gli annunci e la vendita di libri nelle stazioni; le lagnanze per le irregolarità nel servizio delle spedizioni; gli oggetti perduti e ritrovati; la cooperazione nella documentazione economica; gli affari e le disposizioni riguardanti il personale delle spedizioni oltrechè la sua istruzione; le punizioni, le disposizioni per le paghe; gli affari giudiziarî.

V) *Affari del traffico e delle tariffe.* — Comprendono: gli affari generali del traffico e delle tariffe; le tariffe per viaggiatori e per le merci; le tariffe per il carico delle merci e animali, nonchè per il servizio dei raccordi; le disposizioni pel carico di merci di servizio; le tariffe di trasporto pei militari; il transito dei dispacci privati; le disposizioni generali per il trasporto di persone, animali, ecc.; l'approvvigionamento di biglietti, dei timbri, degli inventari; i diffalchi del traffico delle merci e dei passeggieri; le spedizioni doganali e i rapporti con le Dogane; le disposizioni generali per la spedizione di lettere e di danaro di servizio; la statistica delle entrate; i rapporti con le Poste; il controllo e la ripartizione dei vagoni merci ed il loro uso.

VI) *Personale e istituzioni per il suo benessere.* — In questo ramo sono compresi: gli affari generali per tutti gl'impiegati, comprese le cauzioni d'ufficio e le abitazioni di servizio; le note caratteristiche di tutti gl'impiegati medî e bassi; le pensioni, indennità di viaggio, e paghe addizionali; l'assistenza ai pensionati; gli affari delle Casse pensioni; l'istruzione e gli esami, la ripartizione e la

assunzione degli impiegati medî dell'Amministrazione generale; gli affari degli operai ed alunni; gli affari d'assicurazione contro gli infortuni o per la vecchiaia; la protezione degli ex operai; le case operaie; le Casse pensioni e malattia degli operai; le carte di libero percorso; le scuole ferroviarie; i medici ferroviari; la compilazione generale dell'Organico; e infine la statistica del personale.

VII) *Officine, materiali, locomotive.* — In questo ramo sono compresi: a) *Officine:* gli affari generali della tecnica delle macchine; l'Amministrazione delle officine, colla cooperazione degli Uffici locali; la comunicazione delle disposizioni di servizio; gli esami, il computo degli stipendi e dei salari degli impiegati e degli operai delle officine, e la ripartizione delle loro funzioni; gli affari per il modo di costruzione e l'approvvigionamento delle locomotive e dei vagoni, in quanto ciò non spetti ad altre Sezioni; la compilazione di progetti per le officine e la loro manutenzione, ecc.; b) *Amministrazione dei materiali:* gli affari per l'approvvigionamento; i diffalchi e l'Amministrazione dei materiali delle officine d'esercizio; la vendita di vecchi materiali, con la cooperazione di altre Sezioni; le disposizioni relative al personale (Vedi sopra), ossia agli impiegati ed operai dei magazzini; c) *Servizio delle locomotive:* la Direzione del servizio di trazione delle locomotive, del loro controllo, del loro turno e del loro uso; le determinazioni dei premi di risparmio di materiali lubrificanti e di carboni, nonchè le indennità di viaggio e di servizio notturno al personale delle macchine; le disposizioni relative agli impiegati revisori delle macchine e agli operai; i difetti delle macchine e dei vagoni; le irregolarità del servizio; i premi a chi scopra tali pericolosi difetti; il computo dei vagoni; gli affari del trasporto dei militari in quanto siano connessi al servizio tecnico delle macchine; il controllo di polizia ferroviaria sulle macchine e sui vagoni; la sorveglianza tecnica sulle macchine delle Ferrovie secondarie; i permessi alle locomotive straniere.

Tale l'enorme zona d'affari della Direzione accennata dalla legge: si intende però che l'enumerazione non è tassativa, ma soltanto esemplificativa e che ben altre mansioni ed affari possono loro competere!

Un semplice colpo d'occhio a queste ripartizioni funzionali dimostra che esse sono di diversa natura; alcune (Direzione generale delle finanze, dell'esercizio, della manutenzione e sorveglianza del traffico e delle tariffe, degli affari tecnici, delle macchine ecc.) hanno carattere generico: altre assai più numerose hanno carattere speciale. Nell'esercitare le prime le Direzioni sono soggette al Ministero dei Lavori Pubblici, alle leggi ed ai regolamenti da esso emanati, al suo controllo direttivo generale. Più libere sono invece nelle loro molteplici mansioni speciali e di carattere prevalentemente esecutivo: anche in tal caso si deve però tener ben fisso nella mente che le competenze speciali sono in intima relazione con le competenze generali e quindi sottostanno — sebbene indirettamente — alla Autorità di sorveglianza ministeriale. In tutti i casi poi, limiti imprescindibili (regolamento 1907, art. 3, 4, 5) alla libera attività delle Direzioni sono: *a*) in riguardo all'esercizio ed alle nuove costruzioni, che esse non possano stabilire progetti di spese superiori a 500.000 marchi, nè concludere contratti di fornitura o di servizi superiori a 100.000 marchi, nè concedere appalti superiori a 300.000 marchi; *b*) in riguardo al personale, che esse non possano concedere rimunerazioni e gratificazioni superiori a 300 marchi (in un anno) o permessi superiori a sei settimane (agli alti impiegati) e di otto settimane (agli impiegati medi e bassi). Tutti gli affari che eccedono questi limiti debbono essere fissati o approvati (a seconda dei casi) dal Ministro dei Lavori Pubblici [1].

E passiamo alla costituzione interna delle Direzioni. Capo di servizio di tutti gli impiegati è il Presidente, il quale viene nominato dal Re: esso è l'esecutore di tutti gli atti amministrativi e tecnici della Direzione; ha però dei rappresentanti, i quali sono responsabili per quel ramo d'affari che loro spetta. Anche qui i Capi Sezione formano col Presidente un corpo collegiale, per de-

---

[1] Abbiamo riportato le Disposizioni di servizio annesse alla legge 1894. Esse hanno avuto però dei ritocchi dalla legge 1902 (soppressione delle Ispezioni dei Telegrafi e limitazione delle competenze delle Direzioni in materia) e dal regolamento 1907 (costituzione dell'Ufficio centrale).

cidere sui reclami degli impiegati: negli altri casi decide il solo Presidente il quale, una volta scelta la sua zona d'affari, deve affidare l'esecuzione di quelli, che dalla sua zona trascendono, agli altri Capi. Se in via eccezionale esso si riserba la soluzione di questioni, che spetterebbero agli altri componenti della Direzione, egli deve subito darne annuncio al Ministro. Un'altra speciale mansione del Presidente è quella di essere commissario per l'esecuzione del diritto di sorveglianza dello Stato sulle Ferrovie private: anche i suoi rappresentanti godono quindi dei diritti e debbono rispettare gli obblighi imposti dall'art. 46 della legge 3 novembre 1878 sulle Imprese ferroviarie.

Le stesse disposizioni che valgono per l'Ufficio centrale in riguardo al principio dell'oralità nei rapporti interni e della scrittura in quelli esterni, alla responsabilità del Presidente, dei Consiglieri e degli impiegati, si applicano anche alle Direzioni. Soltanto non vi è un giorno fisso per le sedute: le quali vengono indette dal Presidente per prendere comuni accordi e per darsi reciproci consigli, quando se ne presenti la necessità. In complesso, dunque, prevale l'autorità del Presidente, benchè essa sia forse più limitata di quella del Capo del *Centralamt*. Il Presidente, infatti, non può modificare la costituzione interna degli Uffici che entro i limiti delle disposizioni ministeriali, e in tutti gli affari di contabilità e finanziari è obbligato a dar preavviso al Consiglio di Stato, o meglio al rappresentante di esso (cioè al Direttore della contabilità).

Le Direzioni sono ripartite in cinque divisioni, ad ognuna delle quali è annessa una o generalmente parecchie Sezioni presiedute dai così detti Decernenti.

Divisione I: *Ufficio centrale.* — Ad esso spettano: le ordinanze amministrative e di servizio e il piano d'affari della Direzione; gli affari di Ufficio e di Cancelleria; gli affari generali della Associazione delle Ferrovie tedesche; il giornale d'Ufficio; le note personali, l'istruzione, gli esami, le carte di libero percorso per gli impiegati; l'impiego dei medici ferroviari; gli affari delle Casse di soccorso; gli affari generali giudiziari, ecc.

Divisione II: *Divisione finanziaria.* — L'Ufficio di contabilità

tratta le seguenti materie: disposizioni per l'esecuzione delle leggi finanziarie o riguardanti l'organico; compilazione dei progetti o delle relazioni relative all'organico ed alla finanza; compilazione del piano economico; controllo dei materiali; amministrazioni degli stampati; regolamenti per i salari; materiali di disegno o per la scrittura o pei vestiti di servizio; documentazione della contabilità; revisione della Cassa centrale e dei magazzini; contratti liberi o di cooperazione; affitti e appalti per le stazioni; pagamenti di oggetti venduti; pene convenzionali e affari riguardanti le tasse ed il bollo; rapporti monetari con le banche; spese giudiziarie; pagamenti dei crediti fiscali; documentazione delle spese, che spettano alle Ispezioni.

Divisione III: *Ufficio dell'esercizio.* — Gli spettano: l'ordinamento dell'esercizio della linea e dei segnali; la polizia ferroviaria; i viaggi delle Famiglie regnanti; la divisione dei servizi per il personale dell'esercizio; gli affari riguardanti gli orari; il pagamento d'indennità per gli accidenti ferroviari; la disinfezione dei vagoni; i trasporti militari; i rapporti con l'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi.

Divisione IV: *Ufficio del Traffico.* — Ad esso competono: gli affari generali del traffico; la documentazione di ciò che necessita alle nuove Ferrovie dello Stato ed alle antiche linee già in esercizio; la spedizione delle persone e delle merci; gli affari dei Consigli dipartimentali e dell'Associazione tedesca del traffico; i rapporti con le Dogane, con le Poste e con gli Uffici delle tasse in quanto essi riguardino il traffico; il traffico dei telegrammi privati; l'amministrazione dei biglietti; le disposizioni contro i contagi; le restituzioni dei prezzi di trasporto.

Divisione V: *Ufficio tecnico.* — Gli spettano i progetti di spese ecc per le costruzioni dei nuovi tratti di linea e per quelli già in esercizio; i lavori preparatori per le nuove linee; le contrattazioni su oggetti tecnici; l'applicazione di binari di congiunzione con i privati; l'inventario, la vendita e l'acquisto d'immobili e la polizia territoriale; la costruzione, il disuso, i miglioramenti dei mezzi d'esercizio; la distribuzione delle riparazioni alle officine; le istallazioni d'illuminazione o contro gl'incendi; i collaudi dei ponti

di ferro, delle caldaie, del materiale; gli affari riguardanti le patenti, la sorveglianza tecnica delle Ferrovie secondarie.

A queste divisioni presiedono i Consiglieri delle Direzioni i quali rappresentano, nei loro rami, il Presidente. A ognuna di esse è applicato un numero più o meno grande di aiutanti, i quali godono di una limitata autonomia.

Sottoposte alle Divisioni sono le Sezioni, la cui ripartizione è fatta in modo che esse abbiano una zona ben dettagliata d'affari, sicchè per una medesima questione sia necessaria la cooperazione d'un numero — per quanto sia possibile — piccolo e ristretto di Sezioni, le quali sono impersonate dal loro Capo: il Decernente.

Nel 1907 v'erano centonovantadue Sezioni amministrative: ossia ventitre per le finanze; settantasette per i servizi interni delle stazioni, delle officine e per l'amministrazione degli immobili; quarantasette per le tariffe ed i traffici e le spedizioni; quarantacinque per il personale e per le istituzioni ad esse relative; duecentoventicinque sezioni tecniche delle costruzioni e dell'esercizio, ossia: settantasette per la manutenzione e sorveglianza della linea; settantadue per l'esercizio, per gli orari ecc.; ventuna per gli affari di sicurezza; quarantanove per l'amministrazione delle nuove costruzioni; cinquantaquattro Sezioni tecniche delle macchine, per il servizio delle locomotive e delle officine e per gli affari riguardanti il materiale: in tutto quattrocentosettantuna.

Il personale delle Direzioni ferroviarie (Statistica del Macco del 1907) si suddivideva così:

Numero	FUNZIONARI	Paga (marchi)	Classe [1] Indennità d'alloggio	*Osservazioni*
21	Presidenti.	11.000	—	
393	Consiglieri	4.200 - 7.200	II	
327	Assistenti, per affari speciali, ossia:			
	1 Ispettore delle costruzioni	—	—	
	2 Ispettori dei Telegrafi. .	3.600 - 6.300	III	
	1 Ispettore del traffico . .	3.600 - 6.300	III	
	1 Consigliere governativo .	3.600 - 5.700	III	
	92 Ispettori delle costruzioni e dell'esercizio	3.600 - 5.700	III	
	164 Architetti	2.700 - 3.600	—	
	54 Assessori	2.700 - 3.600	—	
	2 Consiglieri governativi .	4.200 - 7.200	III	
	10 Ispettori territoriali. . .	3.600 - 5.700	III	
161	oltre ad essi:			
	21 Direttori contabili . . .	4.200 - 6.000	III	
	21 Tesorieri delle Casse principali	4.800 - 5.400	III	
	21 Cassieri delle Casse principali	3.000 - 4.200	IV	
	89 Controllori dell'esercizio.			
	9 Capostazioni principali .	—	—	
	Oltre ad essi (compresi negli Uffici speciali o distaccati)			
13.122	*a*) Servizio non tecnico			
	4146 Segretari non tecnici .	1.800 - 4.200	IV	
	4146 Revisori e Amministratori di Classe I . . .			
	2053 Segretari dell'esercizio	1.500 - 3.000	IV	
	1162 Assistenti ferroviari e amministratori del materiale (classe II). . .			

[1] Vedi nota a p. 88.

Numero	FUNZIONARI	Paga (marchi)	Classe (1) Indennità d'alloggio	*Osservazioni*
	1427 Giornalieri di classe I, praticanti, ecc. . . .	1.240 - 1.800	V	
	44 Aiutanti (donne) . . .	900 - 1.400	—	
	90 Applicati (donne). . .	720 - 900	—	
	54 Scritturali (donne) . .	—	—	
3757	*b*) Servizio tecnico			
	1 Ingegnere del Servizio .	2.100 - 4.210	IV	
	21 Controllori tecnici . .			
	836 Segretari tecnici . . .			
	100 Segretari del Servizio tecnico			
	404 Assistenti d'Ufficio tecnico			
	6 Disegnatori	—	—	
	618 Misuratori.	1.650 - 2.100	—	
	1771 Assistenti d'Ufficio, sorveglianti, ecc.. . . .	sino a 10 marchi al giorno	—	
786	*c*) Impiegati per la Cancelleria, ossia:			
	483 Cancellieri di classe I .	1.500 - 2.700	IV	
	37 Cancellieri	1.500 - 2.200		
	142 Aspiranti	1.080 - 1.500		
	124 Aiutanti (donne) . . .	—		
2611	*d*) Impiegati bassi e operai:			
	93 Stampatori dei biglietti	1.000 - 1.500	V	
	428 Servi d'Ufficio			
	541 Assistenti degli stampatori e dei servi . . .	—	—	
	1549 Operai	media 1041 marchi	—	

(1) Vedi nota a p. 88.

in totale circa ventunmila impiegati ed operai (mille in media per ciascuna Direzione). Ad ognuna delle cinque Divisioni è applicato un Registratore mentre l' Ufficio di Cancelleria — applicato alla prima Divisione — agisce per tutte e cinque le Divisioni. L' Ufficio di contabilità è presieduto dal Direttore contabile: il Presidente applica però un Segretario in ogni Divisione per trattare gli affari d' indole finanziaria in rapporto alla Divisione contabile; e ad ogni Divisione del traffico è aggiunto — quanto sia necessario — un Ufficio d' informazioni, al quale sono addetti al minimo due impiegati. Questi Uffici sono forniti d'apparecchi telefonici e rispondono alle richieste del pubblico (anche per iscritto) specie in riguardo alle spedizioni delle merci.

Per i rapporti interni tra Divisione e Divisione, tra Divisioni e Sezioni e tra Sezioni e Sezioni, valgono le seguenti consuetudini: l'apertura della corrispondenza (ed anche i colloqui) indirizzata alla Direzione, spetta al Capo dell' Ufficio centrale (se non vi sono valori) e al Capo dell' Ufficio contabile (se vi sono valori) però sempre che non se ne sia riserbato l' incarico il Presidente. Le lettere pervenute alla Cassa centrale (detratti i valori) vanno nello stesso giorno agli Uffici (Divisioni) ai quali spettano. Quelle aperte dall' Ufficio centrale, vengono da esso timbrate e distribuite alle speciali Sezioni (*Decernat*). Quelle corrispondenze, che non riguardano le Direzioni, sono da esse rimandate alla debita destinazione. Le lettere indirizzate ad una speciale Divisione sono aperte dal Capo di esse e da questi consegnate alle speciali Sezioni. La maggior parte degli affari passa però prima pel tramite del Presidente. I Decernenti (Capi Sezione) elaborano poi di per sè stessi le risposte o le consegnano ad un loro impiegato. In certi casi, per gli affari più urgenti, è imposto un termine per rispondere; in altri casi si deve usare il telefono o rispondere per telegramma, conciliando insomma la precisione con la rapidità delle risposte.

La istituzione dell' Ufficio centrale ha tolto alle Direzioni molte delle Sezioni ed Uffici speciali ad esse annessi. Molti ne restano però ancora, nonostante le norme unificatrici del Regolamento 1907. Tali sono:

a) ventuno Uffici di Controllo dell'esercizio presso le diverse Direzioni, sottoposti alle Divisioni tecniche dell'esercizio. Essi valgono a sollevare le Sezioni da molte e gravi incombenze: esercitano il controllo sull'esecuzione dell'esercizio, sull'uso dei vagoni ecc.;

b) ventuno Uffici di Controllo del traffico (uno per ogni Direzione) per la sorveglianza dei vagoni, del movimento delle merci e per il controllo della contabilità; essi sono in relazione col *Centralamt* pel tramite dell'Ufficio di computo dei vagoni a Magdeburgo;

c) ventun Casse principali, presiedute dal Consigliere di Cassa (*Cassenrath*) impersonato in genere dal Presidente, il quale ha però come stabile rappresentante il Direttore contabile. Esse regolano *le entrate* e le *spese totali dirette* della Direzione e quelle *indirette delle Casse locali,* cioè delle stazioni o dei luoghi di spedizione;

d) nove Uffici degli oggetti rinvenuti presso varie Direzioni. Essi agiscono per un gruppo di Direzioni; amministrano, mantengono, vendono le merci e gli oggetti abbandonati nei vagoni ferroviari, nelle stazioni ecc.;

e) un Ufficio per la vendita o il disuso dei materiali, che non si possono più adoperare, ad Essen sul Rühr;

f) un Ufficio centrale di pareggio delle merci a Berlino;

g) un Ufficio centrale d'informazioni della Associazione delle Ferrovie tedesche e delle Ferrovie riunite della Prussia e dell'Assia.

Altri Uffici autonomi di minore importanza, non riportiamo per brevità. Notiamo soltanto che gli Uffici del Controllo dell'esercizio godono d'una autonomia assai limitata e possono considerarsi come delle semplici Sezioni delle Direzioni; Sezioni che sono in immediato contatto con le Ispezioni e con gli organi locali.

Per i consulti nelle questioni sul traffico d'interesse generale, sono accanto alle Direzioni altrettanti Consigli ferroviari compartimentali, eletti anche essi dalle corporazioni delle classi industriali, commerciali e agricole. Il parere di questo Consiglio deve essere udito per risolvere tutte le questioni più importanti in ma-

teria d'orari, di tariffe ecc. Ma, poichè essi non si riuniscono — di regola — che due volte all'anno, le Direzioni possono, nei casi d'urgenza, disporre col semplice obbligo di dare avviso al Consiglio delle deliberazioni prese. L'efficacia quindi di questi corpi consultivi è minima nel campo dell'esecuzione, ove essi non sono chiamati a compiere nessuna funzione pratica: ma essi sono innocui e la loro soppressione non porterebbe gran giovamento!

Vi sono ventuna Direzioni (venti sino al 1897, anno in cui fu creata la Direzione di Magonza, in seguito alla riunione delle Ferrovie dell'Assia con le Prussiane): ad Altona, Berlino, Breslavia, Bromberg, Danzica, Elberfeld, Erfürt, Essen $^{a}/_{R}$, Francoforte $^{a}/_{M}$, Halle $^{a}/_{G}$, Hannover, Cassel, Cattowitz, Colonia, Königsberg $^{a}/_{P}$, Magdeburgo, Münster $^{a}/_{W}$, Posen, St. Johann-Saarbrücken, Stettino. Prima, cioè sino al 1894, vi erano soltanto undici Direzioni (Altona, Berlino, Breslavia, Bromberg, Colonia (riva destra) Colonia (riva sinistra), Elberfeld, Erfürt, Francoforte $^{a}/_{M}$, Hannover e Magdeburgo) con in media una rete di 2550 km. e settantacinque Uffici d'esercizio (Compartimenti) che presiedevano, in genere, ad una rete media di 350 km. La media di lunghezza d'esercizio per ogni Direzione scese nel 1895 a 1351 km. (ora è di circa 1800 km.) mentre le Ispezioni dell'esercizio (duecentosessantasette), che si sostituirono — in certo senso — ai Compartimenti —, presiedevano in media a 100 km. di rete e presiedono ora a circa 150 km. La riforma non consistette però soltanto nell'ampiamento del numero delle Direzioni, inspirato a criteri decentratori, ma anche in una diversa repartizione della rete. Prima prevaleva il concetto che alle Direzioni dovessero affidarsi alcune intere linee di grande comunicazione e ad ogni Compartimento almeno una intera linea, da una stazione capolinea, cioè, ad un'altra stazione capolinea. Una simile ripartizione aveva però i suoi inconvenienti perchè i Compartimenti potevano, alle volte, esser tra loro assai lontani: la Direzione di Francoforte aveva un Compartimento a Berlino, quella di Berlino ne aveva uno a Stettino ecc.; non solo, ma, coll'accrescersi delle linee di raccordo e secondarie, questo sistema diveniva sempre più complicato. Assai più giusta e razionale fu la riforma del 1894. Ogni Direzione fu come il centro d'una pic-

cola rete e abbracciò tutte le linee comprese nella sua zona. Il chè semplificò assai ed accelerò i rapporti tra gli organi locali e le Direzioni stesse: complicò un po' il pareggio dei vagoni tra una Direzione e l'altra, non potendosi costringere i viaggiatori e le merci, nei lunghi viaggi, a cambiare due o tre volte di vagone; ma l'inconveniente, per sè non grave, scompare di fronte ai molti vantaggi che il sistema procura.

Interessante è pure l'istituzione di Sezioni (Decernati), le quali presiedano ad un tratto di rete: in genere ve ne sono tre (o più) per ogni Direzione. Questi Uffici centrali distaccati, hanno lo scopo di sorvegliare specialmente l'opera delle Ispezioni, che pur non essendo organi autonomi, potrebbero — a cagione della loro distanza dall'Ufficio direttivo centrale — abusare delle loro competenze. Queste Sezioni sono poi collegate con le altre, sotto molti rapporti. Vedremo in fine del capitolo quale sia il loro compito e quale il loro significato nello schema interno amministrativo.

Tale la costituzione delle Direzioni ferroviarie; diremo in seguito dei loro rapporti con gli altri organi esecutivi. Ricordiamo ora che, a tenore della legge 1894, in materia di nuove costruzioni ed in ispecie per le costruzioni più importanti spetta al Ministro nominare alcune Commissioni, che se ne occupino direttamente. Il chè è giustificato dal fatto che alcune delle nuove linee di maggiore importanza, possono passare attraverso la zona di più Direzioni; in tal caso ogni direzione dovrebbe occuparsi esclusivamente del suo tratto; ma ciò nuocerebbe alla unità tecnica e direttiva della costruzione. Negli altri casi, però, per tutte le costruzioni minori approvate dal Ministro, l'esecuzione e la sorveglianza spetta alle Direzioni pel tramite della Divisione tecnica e delle Ispezioni per le costruzioni.

III. — **Le Ispezioni.**

Le Ispezioni sono gli organi di sorveglianza sugli Uffici locali. Esse emanano direttamente dalle Direzioni ferroviarie, delle quali costituiscono l'ultima ramificazione. La loro opera è quindi

assai diversa da quella degli organi locali puramente esecutivi, ai quali esse sono preposte. Le loro comunicazioni con le Direzioni (o meglio con le Divisioni o Sezioni di esse) sono perciò immediate: in genere le Ispezioni dell'esercizio, e talora anche le altre, si rivolgono alle Sezioni distaccate delle Direzioni: quelle delle macchine, del traffico ecc., si indirizzano alle rispettive Sezioni tecniche. Le Ispezioni potrebbero però anche rivolgersi al Presidente (e lo fanno nei casi più gravi) o ai Capi degli Uffici. La via più frequente è, in generale, quella per il tramite dei Decernenti.

Enorme è il lavoro delle Ispezioni, perchè, avendo le medesime estensioni di quello degli Uffici delle Direzioni, si trova ad essere nella pratica assai più minuto e preciso. Appunto a cagione di questa « minuziosità » ed anche allo scopo di togliere alle Ispezioni qualsiasi carattere compartimentale, esse non sono state suddivise per tratti di rete ed in quei tratti non fu loro affidata la sorveglianza di *tutto* l'esercizio tecnico e non tecnico: le Ispezioni sono state invece ripartite per funzioni (esercizio, macchine, officine, costruzioni), poi — naturalmente — per tratti di linea, non potendo le Ispezioni operare per tutta la rete attribuita alla Direzione, ma solo per una parte di essa. Se questa ripartizione non si fosse così stabilita, le Ispezioni non avrebbero potuto distinguersi funzionalmente dai Decernati che, come vedemmo, esercitano la loro azione sui rami speciali, ma per tutta la rete (tranne i Decernati dell'esercizio nei tratti di linea). Questa duplice ripartizione apportò numerosi vantaggi: primo fra tutti quello d'una maggiore competenza e tecnicità degli organi di sorveglianza. Gli unici a lamentarsi saranno forse stati gli organi locali, la maggior parte dei quali furono sottoposti al controllo direttivo delle Ispezioni: il che ha, in certo senso, i suoi inconvenienti perchè aumenta le scritture, i rapporti, ecc. Tuttavia data la molteplicità delle Ispezioni, la maggiore corrispondenza non danneggia gran che la sveltezza dell'esecuzione dei servizi, perchè il luogo dove le Ispezioni risiedono non distà mai di molto da quello ove l'esecuzione deve avvenire, e molte delle comunicazioni possono quindi farsi oralmente e telefonicamente.

Vi sono cinque specie di Ispezioni: dell'esercizio, delle macchine, del traffico, delle officine e delle costruzioni: ad esse corrispondono cinque grandi suddivisioni pratiche del servizio ferroviario in generale. V'eran prima anche le Ispezioni dei Telegrafi (una all'incirca per ogni Direzione) ma si constatò la loro inutilità ed esse furono dalla Legge 1902 soppresse: le attribuzioni, che ad esse spettavano, si ripartirono tra le altre o passarono ad altre amministrazioni dello Stato. Le Ispezioni delle costruzioni non sono veramente Ispezioni; la loro denominazione è: « Divisione delle costruzioni », ma per il genere delle loro funzioni sono parificate alle Ispezioni.

Esaminiamo ora le competenze e l'organico delle singole Ispezioni ed i loro rispettivi rapporti:

a) Le *Ispezioni dell'esercizio* sono le più importanti sia perchè più numerose delle altre e sia perchè ad esse vengono attribuite le più importanti mansioni.

Le Ispezioni dell'esercizio, o meglio il loro Presidente — perchè anche qui il Capo si ritiene investito di tutte le funzioni inerenti all' Ufficio — devono: anzi tutto curare la sorveglianza ordinaria della linea secondo le disposizioni vigenti e la manutenzione di tutte le installazioni (apparecchi telegrafici [1]), segnali ecc.); poi debbono sorvegliare l'uso e l'amministrazione delle proprietà fondiarie comprese nella loro zona, l'esecuzione della polizia ferroviaria, l'osservanza degli ordinamenti di trasporto, d'esercizio e di tutte le altre disposizioni speciali.

Oltre a ciò spetta alle Ispezioni dell'esercizio: controllare l'applicazione delle ordinanze per la sicurezza dei trasporti, fare le proposte per l'aumento o per la diminuzione dei treni, espletare le indagini sugli accidenti ferroviari, regolare il transito dei treni-operai ed il servizio delle stazioni, esaminare le proposte ed i reclami del pubblico e prendere su di essi una decisione, entro i limiti — s'intende — della propria cerchia d'affari.

Quanto al loro numero (duecentosessantasette) notiamo che esse

---

[1]) Questa funzione spettava prima alle Ispezioni dei Telegrafi ora soppresse.

furono all'inizio stabilite su di una media, di una ogni 100 km. La media è però ora salita a circa una ogni 140 km. di linea.

Il personale delle Ispezioni è così ripartito:

267	Capi d' Ufficio (Ispettori capi)
25	Ispettori ferroviari
45	Architetti
260	Ingegneri dell'esercizio
1	Controllore di Cassa
1166	Impiegati non tecnici
644	Impiegati tecnici e Disegnatori
19	Impiegati di Cancelleria
2427	

Ogni Ispezione consta — in media — di circa nove impiegati, costituendo in generale un piccolo Ufficio i cui Membri sono in continuo movimento da un luogo a un altro. Essi debbono infatti sorvegliare settemilacentodue stazioni e numerosissimi caselli, con una fitta schiera di agenti: Capi stazioni, commessi, praticanti, telegrafisti, guardiasale, scambisti, conduttori, portieri, operai, casellanti, guardia barriere, guardie notturne, operai della manutenzione ecc. Oltre a ciò, dovendo esse controllare il servizio dei treni, son loro sottoposti anche i Capitreno, i frenatori, i capitani dei vapori ecc. due terzi, insomma del basso personale e degli operai;

b) Le *Ispezioni delle macchine* (novantadue) hanno anch'esse un importante compito. Debbono infatti sorvegliare la sicurezza delle macchine e dei vagoni che si trovano in esercizio: debbono inoltre fare indagini per indicare alle apposite officine le riparazioni necessarie al materiale rotabile, regolare il servizio delle locomotive nei diversi periodi dell'anno e sorvegliare tutte le officine del gas e d' illuminazione, tutte le stazioni idrauliche e meccaniche e tutti gli appositi magazzini. Ad esse spetta naturalmente anche la sorveglianza sulle « officine delle macchine e dell'esercizio ».

Le Ispezioni delle macchine abbracciano una zona media di 300 a 500 km. di linea e comprendono:

92 Capi d'Ufficio
2 Ispettori delle costruzioni
28 Architetti
89 Ingegneri
327 Impiegati non tecnici
35 Impiegati tecnici

573 persone in tutto, ossia in media sei impiegati ciascuna. La loro sorveglianza si estende a più di sedicimila macchine, a cinquecentodiciannove officine dell'esercizio ed a tredici officine accessorie: il personale che esegue le mansioni sopraindicate è composto da: macchinisti, fuochisti, marinai, elettricisti, guardia macchine, lavoranti ecc.; e da Capi officine, Capi mastri, applicati, giornalieri, scritturali, personale per i vagoni, operai delle officine, ecc.;

c) Le *Ispezioni delle officine* (novantanove) sono preposte in ispecie all'Amministrazione delle officine principali: esse debbono inoltre sorvegliare le principali riparazioni e la produzione dei materiali necessari, ed insieme con le ispezioni dell'esercizio debbono condurre a termine le indagini nei casi di accidenti ferroviari.

Sono applicati alle Ispezioni delle officine:

99 Capi ispettori
1 Ispettore ferroviario
30 Architetti
98 Ingegneri dell'esercizio.
581 Impiegati non tecnici
104 Impiegati tecnici e disegnatori
1 Cancelliere

ossia in media circa dieci persone per ogni Ufficio. Gli agenti esecutori materiali delle incombenze, la cui sorveglianza spetta alle Ispezioni delle officine, sono: Capi officina, applicati, scritturali, elettricisti, macchinisti, amministratori dei materiali, magazzinieri, assistenti, operai delle officine;

d) Le *Ispezioni del traffico*, sono in tutto ottantanove (una ogni 200 a 400 km. di linea, all'incirca); hanno incombenze assai importanti per l'economia dell'azienda: spetta loro infatti la sor-

veglianza della esecuzione dei servizi di Cassa e di spedizione ed in genere, il controllo di tutto il traffico ferroviario. Il loro compito più importante — dal punto di vista economico e sociale — è quello di mantenere vivi i contatti ed i rapporti tra l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato e le persone (viaggiatori e speditori) specialmente interessate nell'adempimento dei trasporti ferroviari. Il Presidente delle Ispezioni del traffico, a tal uopo, si deve render conto delle necessità del traffico nella sua zona mediante conferenze e accordi personali con gli interessati; egli deve inoltre porre riparo ai reclami che hanno fondamento di realtà, rimuovere i mali usi, e prendere le misure necessarie per ravvivare il traffico. Di conseguenza egli ha il compito di comunicare, di spiegare al pubblico le ordinanze ferroviarie, e di far sì che — pel tramite degli addetti alle spedizioni — il pubblico riesca a procacciarsi cognizioni sufficenti in materia di trasporti delle persone, merci ed animali e sia tenuto al corrente delle facilitazioni che gli vengono concesse. Egli deve infine procurare che il servizio delle spedizioni vada, per quanto possibile, velocemente e che tutte le istallazioni ad esso necessarie si trovino perciò in buone condizioni e siano usate convenientemente. Il Presidente delle Ispezioni del traffico ha anche una speciale funzione: quella cioè di decidere sulle richieste per la restituzione del prezzo di trasporto, per le indennità derivanti dal contratto di vettura, per il pagamento di tasse supplementari ecc., sempre che la somma reclamata non oltrepassi, nei singoli casi, i 300 marchi. Per le somme più elevate decide la Direzione.

Le Ispezioni del traffico sono così composte:

89 Capi d'Ufficio
125 Controllori di Cassa
374 Impiegati non tecnici

588 persone in tutto, ossia circa sette per ogni Ufficio. La sorveglianza delle Ispezioni del traffico si esplica su seimilaquattrocentoottantadue stazioni per i viaggiatori; cinquemilaottocentotrentasette stazioni per i bagagli; cinquemilacinquecentotrentacinque stazioni

per i pacchi espresso; cinquemilaottocentotrentasette stazioni per il trasporto dei cadaveri; cinquemiladodici stazioni per il trasporto d'animali vivi; quattromilanovecentocinquanta stazioni per il trasporto a vagoni completi a piccola velocità; cinquemilacentoottantatre stazioni per i trasporti a piccola velocità e spedizioni parziali; cinquemilacentonovantadue per spedizioni parziali a grande velocità [1]. Oltre a ciò si debbono annoverare: tredici Uffici di viaggio e di biglietti combinabili; centosessantadue Agenzie di biglietti; trentuno Uffici di spedizioni di bagagli; sessanta Agenzie a grande velocità; settecentoquarantacinque Agenzie per le merci; duecentosettantanove Casse delle stazioni; una Cassa merci ecc.; i quali si considerano come Uffici speciali e distinti dagli altri. Il personale, che compie codesti servizi, è composto dai Capi delle stazioni per le merci, dagli aiutanti, dai cassieri delle stazioni, dai commissari, dai praticanti, dagli agenti ferroviari, dai caricatori e scaricatori delle merci, dai manovratori delle gru ecc. Nelle stazioni dove non vi sono Uffici speciali, il personale è composto: dai Capi stazione, dagli amministratori, dai telegrafisti, dai guardia sale, dagli scambisti ecc;

e) La *Divisione per le costruzioni* è parificata alle Ispezioni, essendo essa suddivisa in vari Uffici decentrati: (sessantasei, ossia uno ogni 500 a 600 km. di linea). Generalmente le sezioni delle costruzioni sono congiunte ad una Ispezione dell'esercizio, ma non per questo è distrutta ogni loro autonomia.

Il loro Presidente deve curare che siano portate a termine, secondo le norme generali o secondo quelle speciali emanate dalla Direzione, le costruzioni regolarmente approvate: egli si trova quindi, per le costruzioni più importanti la cui direzione spetta al Ministero, in contatto anche con l'organo direttivo centrale. Accanto al Capo della Sezione delle costruzioni, può esservi uno o più architetti, con l'incarico di sorvegliare sul luogo l'esecu-

---

[1] Si intende che non si tratta di altrettante stazioni separate, ma di diversi Uffici radunati nelle medesime stazioni. Le stazioni (come edifici distinti) sono settemilaventuno.

zione dei lavori d'un tratto di linea: ciò però, non avviene che per i tronchi più importanti.

Il personale di queste Sezioni è così suddiviso:

64 Ispettori
37 Architetti
134 Impiegati non tecnici
943 Impiegati tecnici
27 Cancellieri

ossia all'incirca diciotto impiegati per ciascun Ufficio. Essi si trovano specialmente a contatto con gli operai: (terrazzieri, boscaiuoli, muratori ecc.) addetti alle nuove costruzioni.

Tali le singole Ispezioni: per dare uno sguardo riassuntivo alla ripartizione del loro personale, riportiamo la statistica del Macco [1].

Nel 1908 vi erano:

Numero	FUNZIONARI	Paga (marchi)	Classe dei soprassoldi [2]	*Osservazioni*
547	Capi Ispezione	3.600 - 6.300	III	
82	Ispettori	3.600 - 5.700	III	
148	Architetti	2.700 - 3.600	—	
447	Ingegneri dell'esercizio . .	2.100 - 4.200	IV	
126	Controllori di Cassa	1.800 - 4.200	IV	
2582	Impiegati non tecnici . . .	Paghe speciali degli impiegati medi.	—	
1726	Impiegati tecnici e disegnatori		—	
47	Cancellieri		—	
5705				

[1] Ripetiamo anche una volta che codeste statistiche risalgono al 1908 e che qualche ampliamento è avvenuto negli anni 1909 e 1910. Data però l'indole di questo lavoro, le piccole modificazioni non ci interessano.

[2] Le classi dei soprassoldi per gli impiegati delle Ispezioni, sono le seguenti (indennità d'alloggio per i diversi luoghi) in marchi:

	A	I	II	III	IV	media
Classe III	900	660	540	480	420	525
» IV	550	432	360	300	216	327

Le Ispezioni sono tra loro equiparate, i loro rapporti sono quindi di perfetta uguaglianza. Ma siccome esse non costituiscono Uffici autonomi, perchè sono dalla legge considerate come e vere e proprie Sezioni locali delle Direzioni, esse non potrebbero — a rigor di teoria — comunicare tra loro o con altre Imprese di trasporto, se non pel tramite delle Direzioni: si comprende tosto quale immenso impaccio e quanta lentezza produrrebbe un simile divieto, interpretato in maniera assoluta. La legge 1894 aveva interdetto alle Ispezioni ogni corrispondenza scritta, se prima non erano autorizzate dalle rispettive Direzioni: il che costituiva un principio assai rigoroso, che nuoceva alla speditezza dell'esercizio. Le leggi 1902 e 1907 apportarono modificazioni a questa disposizione troppo rigida: le Ispezioni del traffico e quelle dell'esercizio, possono entrare in corrispondenza anche scritta, purchè saltuaria, con le altre Ispezioni o con le altre Ferrovie, senza la preventiva autorizzazione delle Direzioni: ma per le corrispondenze scritte, regolari e periodiche, debbono ottenere il permesso dall'Autorità superiore. Questa estensione fatta espressamente per due sole Ispezioni (esercizio e traffico), noi crediamo debba applicarsi anche alle altre; sebbene esse (Ispezioni delle macchine, delle officine, delle costruzioni) per il loro carattere tecnico, ne sentano minore bisogno.

Per quel che riguarda il Regolamento interno delle singole Ispezioni, le norme sono presso a poco uguali per tutte. La figura del Presidente vi predomina ed i suoi sottoposti non fanno che agire per virtù d'una delega tacita o espressa [1]. Il Presidente è un alto funzionario del servizio tecnico o amministrativo: oltre le funzioni sopra enumerate spettano al Presidente gli affari e le note personali degli impiegati sottoposti. Esso può concedere permessi sino a sette giorni (con la paga a carico dell'Amministrazione) o sino a quattordici giorni (senza la paga) e carte di libera circolazione per le reti prussiane e dell'Alsazia Lorena: deve inoltre, nei casi di malattia o d'assenza, cercare coloro che provvisoria-

[1] La delega è espressa nei casi di sostituzione, qualora il Presidente debba assentarsi.

mente rimpiazzino gli impiegati ammalati od assenti. Nei casi di dissidi tra i suoi sottoposti, egli deve esercitare un'azione pacificatrice: egli può anche prendere disposizioni disciplinari, inviando ai colpevoli un'ammonizione scritta e comminando pene pecuniarie sino ai 9 marchi (per i soli impiegati direttamente sottoposti). In rapporto alle assicurazioni per malattia, invalidità, infortuni ecc., il Presidente ha le stesse funzioni degli organi locali di polizia. Spetta pure al Presidente il pagamento dei salari secondo le regole stabilite dalla legge.

Altre funzioni generali dei Capi delle Ispezioni sono: cooperare alla formazione del bilancio, procurare le economie delle spese nei propri rami, stringere definitivamente contratti il cui oggetto non superi il valore di 1.000 marchi, concedere forniture sino a 3.000 marchi ed appalti per pubblico concorso sino a 15.000 marchi.

Gli affari delle Ispezioni debbono condursi a termine dai Presidenti, seguendo rigorosamente le ordinanze d'Ufficio, diramate dalle Direzioni. Tutti gli affari (personali o reali) che spettino ad altri Uffici e giungano per errore ad una Ispezione, che non ne sia incaricata, debbono da questa essere sollecitamente rimessi all'Ispezione competente. Se nascono conflitti tra il Presidente ed i suoi subalterni, deve decidere la Direzione: nei casi d'urgenza prevale l'opinione del Presidente, questi però deve dare immediata comunicazione a' suoi Superiori. I Presidenti delle Direzioni nominano tra gli impiegati delle Ispezioni, un Sostituto dell'Ispettore Capo. Il Presidente delle Ispezioni non si può tuttavia assentare senza permesso, per più di ventiquattro ore, ed anche in tal caso deve accertarsi della presenza di un Sostituto o nominare un suo rappresentante.

Speciali funzioni hanno il Capo delle Ispezioni del traffico ed anche gli altri Ispettori Capi: ma si tratta di mansioni particolari, che per noi son prive d'interesse: ci asteniamo — di conseguenza — dall'annoverarle.

IV. — I rapporti degli organi dell'azienda interna. Conclusioni.

Dopo aver esaminato la costituzione funzionale degli organi amministrativi e tecnici, è necessario vedere brevemente le relazioni che corrono tra essi e dànno anima e vita all'esercizio ferroviario.

In generale osserviamo che questi rapporti sono poco complessi a cagione dello scarso numero degli organi, i quali sono costretti entro limiti ben definiti. Teoricamente non vi sono relazioni che tra il Ministero e le Direzioni, e tra le Direzioni e gli organi locali: i corpi consultivi essendo interamente esclusi da ogni ingerenza nell'Amministrazione interna. In pratica però i rapporti sono più complicati che in teoria: anzitutto per la esistenza dell'Ufficio centrale equiparato gerarchicamente alle Direzioni, ma con funzioni che si estendono a tutta la rete: poi a causa delle Sezioni locali (*streck-dezernat*) delle Direzioni, le quali sono — in certo senso — preposte alle Ispezioni.

Dei rapporti tra Ministero e Direzioni ci siamo già occupati ed abbiamo già detto, in parte, di quelli tra le Direzioni e l'Ufficio centrale: quest'ultimo — benchè equiparato di grado — può imporsi alle stesse Direzioni negli affari che gli competono. È vero però che le Direzioni non restano gran che limitate nella loro autonomia: le stesse mansioni generali, che ora spettano all'Ufficio centrale, appartenevano prima ad Uffici aggiunti presso questa o quella Direzione. Si tratta poi d'affari — specie il pareggio dei vagoni e l'unificazione dei materiali — i quali richiedono grande unità e compattezza di trattamento.

Le Direzioni possono comunicare tra loro anche direttamente, per quello che riguarda l'esplicazione dell'esercizio: nelle questioni d'indole generale o nei casi di dissenso l'accordo avviene pel tramite del Ministero.

Tra Ispezioni e Direzioni corrono — in teoria — gli stessi rapporti che intervengono comunemente tra le Sezioni subalterne

e le Divisioni di un medesimo Ufficio: le Ispezioni sono sottoposte al Presidente della Direzione, il quale affida il controllo dell'opera loro ad uno dei cinque reparti generali. Dai reparti il controllo va, generalmente, ad una Sezione superiore (o Decernato) che esercita effettivamente l'azione direttiva di fronte alle Ispezioni. In pratica, però, le cose vanno un po' diversamente: soltanto i casi più gravi passano per il tramite del Presidente; gli affari usuali e quelli minori vanno direttamente dalle Ispezioni alle Divisioni o meglio alle Sezioni di esse. Il che sarebbe semplicissimo se le Ispezioni dovessero sempre corrispondere con le Sezioni della Direzione, che presiede allo stesso riparto. Ma ciò non sempre avviene, poichè un medesimo affare può interessare anche altre Sezioni; le cose sono quindi un po' intricate. Anche l'istituzione dei così detti Decernati locali (*streck-dezernat*) organi della Direzione preposti ad un tratto di linea, porta una certa complicatezza: essi sorvegliano, in una zona più vasta, l'opera delle Ispezioni e in ispecie di quelle dell'esercizio: e ne dirigono l'attività per virtù della delega presidenziale.

Questa intricatezza è però inevitabile data la vastità delle Direzioni che abbracciano in media 1700 km. di linea ciascuna. Le Ispezioni dell'esercizio più lontane dalla sede direttoriale non potrebbero — da un lato — prender rapidamente alcuna decisione nei casi in cui la corrispondenza telegrafica o telefonica non fosse sufficiente ed occorresse una corrispondenza epistolare: e le Direzioni eserciterebbero — dall'altro lato — assai male le loro mansioni direttive, se non avessero un occhio vigile accanto alle Ispezioni, e dovessero governare da lontano. Le Sezioni locali non costituiscono del resto un organo intermedio e tanto meno dei Compartimenti: esse non sono che delle pure e semplici Sezioni *distaccate*, *non decentrate* delle Direzioni; le loro competenze derivano esclusivamente dalla fiducia del Presidente, la cui alta autorità rimane intatta. Poichè, se il sistema sembra risultarne più complicato, questa maggiore complicatezza non nuoce alla speditezza dell'esercizio. Che più Sezioni cooperino a risolvere il medesimo affare proveniente dalle Ispezioni, è pure inevitabile: ciò deriva dalla relatività degli affari ferroviari e dall'impossibilità di

classificarli rigorosamente. È un affare amministrativo, o tecnico? Ecco una domanda cui non si può sempre rispondere rivestendo esso entrambi i caratteri. Se è tecnico, appartiene alle macchine o alle officine? Se è amministrativo, è soltanto funzionale o interessa anche l'economia del traffico, ecc.? Ecco due domande cui si può difficilmente rispondere: ed ecco insieme giustificato il fatto dell'esame successivo delle diverse Sezioni! Dei rapporti interni tra Divisione e Divisione e tra Sezione e Sezione delle Direzioni, ci siamo già occupati. Essi sono rapporti d'uguaglianza tra organi di pari grado e di cooperazione tra Uffici tecnici ed amministrativi.

Tra Ispezioni ed Ispezioni, corrono relazioni d'uguaglianza che abbiamo più sopra riferite.

Riassumiamo con un esempio pratico: vi è un ricorso d'un concorrente contro l'aggiudicazione d'un appalto di arredamento e di attrezzi fatto in favore d'un terzo. Se il concorso fu libero e pubblico e la somma non supera i 15.000 marchi giudica l'Ispezione dell'esercizio chiedendo, naturalmente, informazioni alle altre Ispezioni che sono in grado di dargliene. Se la questione s'ingrossa — senza superare i 300.000 marchi perchè in tal caso decide il Ministero — esso va alla Direzione. Il Presidente può incaricarsene direttamente o può affidarla ad una delle Divisioni. Il Capo della Divisione può incaricare un Decernente (Capo di una Sezione); ma, come si vede, l'istanza è unica perchè, se colui che reclama, si dirige indebitamente ad un Ufficio, questi non può giudicare, ma deve trasmettere il reclamo all'Ufficio che è di regola competente. Se la questione è assai grave, l'Ufficio competente deve devolverla al Presidente della Direzione.

Il sistema è dunque — nelle sue linee generali — assai spedito. Si protesterà forse a nome dell'equità contro l'istanza unica: ma chi conosce profondamente i difetti, l'incertezze, le complicazioni della istanza plurima, approverà pienamente questo sistema più spiccio: se in un caso [1] vi potrà essere una soluzione ingiusta,

[1] Anche in questo unico caso, nonostante il sistema dell'istanza unica, vi può esser riparo. Un ingiusto provvedimento è raramente legale: esso è quindi attaccabile presso il *Reichseisenbahnrath* per violazione di legge.

in novecentonovantanove la soluzione sarà giusta, e per di più rapidissima; ed in materia amministrativa i diritti ed i vantaggi dei più debbono assolutamente prevalere. In pratica l'istanza unica è, del resto — senza ricadere nel sistema dei Compartimenti — meno rigorosa, anche perchè gli organi più prossimi ai Presidenti, Divisioni, Decernati, debbono fidarsi dell'opera di quelli più lontani (Divisioni, Decernati, Ispezioni) e lasciar loro stabilire anche oltre i limiti stretti dalle loro competenze: il ricorso per annullamento delle decisioni ferroviarie d'un organo inferiore presso l'organo superiore, viene quindi a costituire una specie di seconda istanza, evitandone gli inconvenienti.

In analogia al sistema della istanza unica, è quello anche dell'unica Autorità direttiva, della prevalenza — assoluta di fronte alla Legge — dei Capi dell'Ufficio (Presidente della Direzione, Decernenti, Ispettori capi, ecc.) escludendo quasi per intero il principio collegiale. Noi siamo a questo principio favorevoli, poichè [1] comprendiamo i pericoli dell'assolutismo amministrativo: dobbiamo però riconoscere che esso è in Prussia temperato da quella specie di delega presuntiva, fatta dal Presidente ai Capi degli Uffici sottoposti, e che — dato il sistema prussiano — il principio collegiale non potrebbe con esso facilmente armonizzare. Ricordiamo poi che le tradizioni gerarchiche sono troppo radicate in tutta l'Amministrazione — diremmo quasi in tutto il popolo tedesco — per poterle sradicare in una azienda che ha tanti rapporti anche con quella militare.

Anche il principio dell'oralità e della rapidità delle comunicazioni (telefoniche e telegrafiche) si addice al sistema dell'istanza unica, come un freno contro il possibile snaturarsi del principio gerarchico in ordinamento burocratico e come uno strumento di agilità dell'azienda.

La suddivisione delle Ispezioni per funzioni, invece che per zone, può suscitare qualche critica: ma non si deve obliare che ciò si fece per combattere in ogni modo il sistema dei Comparti-

---

[1] Cfr. il nostro lavoro: *Un organismo ferroviario moderno* (*Le Ferrovie di Stato svizzere*). Bologna, Zanichelli (Firenze, tip. Galileiana), 1911.

menti che è sì pronto a risorgere dietro un'istituzione che sembri, in teoria, destinata a distruggerlo per sempre! Lo sminuzzamento delle funzioni può considerarsi nocivo, perchè rappresenta sempre una tendenza al burocratismo: ma esso giova alla maggiore competenza tecnica degli impiegati, mentre per combattere il burocratismo basta il principio dell'oralità, quando esso sia rigorosamente applicato. Il che però — ed è questa la principale critica al sistema prussiano — avviene in pratica soltanto sino ad un certo punto! Il numero dei moduli e degli stampati è così enorme da richiedere un'amministrazione a parte. Ed il sistema (assoluto o prevalente) dei moduli, se può — alle volte — essere più spiccio, è però assai di sovente ingombrante e lentissimo ed assorbendo l'attività degli impiegati, spegne in loro qualsiasi facoltà geniale od inventiva e torna a scapito dei servizi. L'Amministrazione delle Ferrovie prussiane deve perciò fare una guerra spietata alle insidie del burocratismo che, respinto dalle fiammeggianti teorie svolte nelle Leggi, tende ad insinuarsi nell'ombra dei Regolamenti e delle Ordinanze.

L'ordinamento teorico dell'azienda ferroviaria prussiana è un modello di compattezza e di congruenza: potremo disapprovare il sistema, ma non l'esplicazione di esso. Se in pratica vi sono delle mende, non conviene a noi ricercarle in un'opera di carattere prettamente prospettivo. Se poi, come vedremo in seguito brevemente, i buoni risultati finanziari sono un esponente della buona organizzazione dell'azienda interna, si potrà sin d'ora asserire che essa è veramente ammirevole. Asserire senza invocare la virtù dell'esempio, poichè ogni paese ha le sue leggi, i suoi costumi e le sue tradizioni, e quello che è ottimo qui, potrebbe essere altrove appena discreto.

CAPITOLO IV.

Gl' impiegati e gli operai delle Ferrovie prussiane

SOMMARIO:

I. — Premesse.

II. — La posizione giuridico-economica degli impiegati.

III. — Gli operai.

IV. — Ripartizione del personale. Dati statistici comparativi.

V. — Conclusioni.

I. — Premesse.

Tra la grande quantità di leggi, regolamenti e ordinanze è ben difficile concentrare in breve spazio quel tanto di nozioni necessarie a comprendere la posizione giuridica ed economica degli impiegati e operai delle Ferrovie prussiane. La materia importante e vastissima richiederebbe di per sè sola un'opera assai voluminosa. Da un lato si dovrebbero esaminare le condizioni generali di tutti gli impiegati e funzionari dello Stato prussiano, dall'altro si dovrebbero riportare le disposizioni speciali per gli impiegati ferroviari. Infine sarebbe necessario dare un vasto resoconto delle istituzioni per il benessere degli agenti delle Ferrovie (Pensioni, Casse di soccorso, di malattia, ecc.) rifacendone la storia legislativa e riferendone i dati statistici.

Tutto ciò non è possibile comprendere nel volgere di poche pagine. Ci limitiamo quindi a dire:

1) della posizione giuridica degli impiegati e degli operai, desumendola dalla legislazione generale e speciale;

2) delle ripartizioni del personale ferroviario ed in ispecie delle note distintive tra impiegati ed operai, confortando entrambe le parti con quadri statistici assai recenti (1909-1910), come si conviene ad una materia che è in un continuo stato di progressiva formazione.

Sì nell'una che nell'altra parte distingueremo la posizione degli impiegati (alti, medi e bassi) da quella degli operai. Trarremo, infine, le nostre conclusioni.

II. — La posizione giuridico-economica degli impiegati.

La posizione giuridica degli impiegati ferroviari non è per nulla diversa da quella degli altri impiegati dello Stato; per meglio definirla diamo qui alcuni dei principî fondamentali, desunti dalla poderosa opera dell'Illing (*Handbuch für Preussische Verwaltungsbeamte,* 1905) alla quale rimandiamo coloro che volessero approfondirsi in materia.

L'*Allgemeine Landesrecht* (Diritto generale della Nazione) stabilisce (art. 70) che nessuno possa occupare un posto di Stato *qualora non abbia dato prova di essere atto ad occuparlo*: di qui tutto il complesso svolgersi della legislazione sulle prove d'esami (che si risolvono in veri e propri concorsi) per tutte le diverse categorie d'impiegati. Una volta superata la prova, la nomina degli impiegati — parliamo, si intende, degli impiegati stabili, conforme all'organico — è sanzionata a seconda dei casi dall'Imperatore, dal Ministro o dalle Autorità gerarchiche superiori. Essa è subordinata (legge 6 maggio 1867) al giuramento dell'impiegato « di compiere i propri doveri con tutta la sua coscienza e conoscenza ». Se occorre un periodo di prova, la nomina segue dopo trascorso il periodo.

Dopo conseguìta la nomina, gli impiegati acquistano insieme a varî diritti, tra i quali è primo e simultaneo il diritto al titolo ed al rango, anche diversi doveri.

I diritti degli impiegati sono: anzitutto il diritto al pagamento dello stipendio; pagamento che avviene, in genere, ogni tre mesi, anticipatamente (legge 6 febbraio 1881), mentre nei casi speciali, cioè per gli applicati temporanei a giornata fissa, la paga deve essere distribuita almeno una volta al mese. Poi gli impiegati hanno diritto ad aumenti di stipendio — i più delle volte — triennali, sino a raggiungere il massimo fissato per il loro ufficio, e passando da una categoria ad un'altra (uguale o superiore) debbono al minimo riscuotere lo stipendio che godevano prima del passaggio. In caso di ri-

forme amministrative, gli impiegati, il cui ufficio è modificato o soppresso, ricevono metà del loro stipendio (legge 14 giugno 1848) sino a che non raggiungano l'età necessaria per entrare in pensione: dal che si deduce che coloro, i quali occupano un posto conforme all'organico, non possono — come in Svizzera — a causa di trasformazioni dell'azienda amministrativa, esser privati del loro ufficio, ma soltanto possono essere collocati in disponibilità. Molti impiegati hanno inoltre il diritto (regolamento 26 luglio 1880 e aggiunte del 20 aprile 1898) all'abitazione di servizio, tutti (legge 12 maggio 1873) ad un supplemento di paga per le abitazioni. Gl'impiegati, che debbono assentarsi dalla sede dell'Ufficio per ragioni di servizio, ricevono un'indennità giornaliera o di viaggio (legge 21 giugno 1897 e regolamento 11 novembre 1903) (1), che varia a seconda della loro posizione gerarchica; molti di essi ricevono inoltre, per gli speciali servizi, paghe supplementari. Spetta a tutti gli impiegati anche un'indennità di trasloco (2) (legge 24 febbraio 1877), ed eventualmente il diritto di vestire l'uniforme e di munirsi d'arme da fuoco o da taglio.

---

(1) La legge 1897 fu sostituita dalla nuova legge 26 luglio 1910, applicata alle Ferrovie il 29 settembre 1910.

L'indennità massima è di 22 marchi al giorno per i Presidenti delle Direzioni; 15 per i Membri delle Direzioni e gli alti impiegati (Presidenti delle Ispezioni); 12 per gl'impiegati medi (Capi stazioni principali, Capi controllori ecc.; 8 per gl'impiegati medi (Capi stazioni, macchinisti, ecc.; 6 e 4 per il personale subalterno.

(2) L'indennità di trasloco fu così computata per gl'impiegati medi e bassi, (regolamento 15 settembre 1910):

	Spese generali	Indennità per ogni 10 km.
1) Ingegneri, Capi cassieri, Segretari, Capi stazioni principali, ecc.	240	7
2) Capi stazioni, Amministratori, Cancellieri, Assistenti, Macchinisti	180	6
3) Basso personale, a seconda delle funzioni	150	5
	100	4

Il trasporto delle suppellettili domestiche in caso di trasloco o d'assunzione in servizio (Art. 15 dell'ordinanza 1° gennaio 1908) avviene però gratuitamente: l'indennità chilometrica sopperisce quindi alle spese di trasloco non a quelle di trasporto.

Dopo un certo numero di anni trascorsi in attività di servizio, gl'impiegati divenuti invalidi od incapaci hanno diritto alla pensione (legge generale 27 marzo 1872, regolamenti successivi, ecc.), e tale diritto, benchè limitato, spetta anche ai loro superstiti (vedove e figli). Ad un'indennità (equivalente, in genere, alla pensione), hanno diritto gli agenti dello Stato qualora non possano più adempiere il loro ufficio in seguito ad infortuni capitati loro nell'esercizio delle proprie funzioni. I loro stipendi e così pure le loro pensioni o indennità, sono insequestrabili.

Tali i diritti: di fronte ad essi stanno i doveri. Anzitutto (*Allgemeines Landes Recht*) la fedeltà e l'obbedienza al Re, alle Istituzioni ed ai loro Superiori gerarchici. Poi: la segretezza d'Ufficio (ordine di Gabinetto 21 novembre 1855), e l'attenzione nell'adempiere le loro attribuzioni, l'obbligo di non assentarsi dall'Ufficio senza avvisare i superiori e quello di farsi rappresentare in caso di assenza. Infine (ordini di Gabinetto 13 luglio 1839) l'obbligo di non prendersi alcun aiutante o sostituto senza aver dato avviso all'Autorità superiore; di non accettare regalie o ricompense per gli atti d'Ufficio da essi compiuti e di non occupare altro impiego se non quello governativo. La responsabilità degli impiegati (oltre che dalla legge 7 marzo 1898, per le cauzioni da essi prestate) è regolata secondo i dettami delle leggi civili, penali e disciplinari. Più interessanti sono per noi queste ultime, alle quali presiede la legge sulla disciplina del 21 luglio 1852. Ogni impiegato che non adempia ai doveri del suo Ufficio o fuori del suo Ufficio e si mostri indegno della sua posizione, soggiace alla disposizioni della legge sulla disciplina. Le pene comminate agli impiegati che non adempiono il loro dovere, sono:

1) pene ordinarie: ammonizione, riprensione, pene pecuniarie e per gl'impiegati subalterni anche l'arresto sino ad otto giorni;

2) rimozione dall'Ufficio mediante trasloco ad altro Ufficio con diminuzione di stipendio o perdita dei diritti alle paghe addizionali o mediante rimozione dal servizio, il che implica la perdita del titolo e dei diritti alla pensione.

Il procedimento disciplinare è il seguente: ogni Capo Ufficio è autorizzato a inviare ammonizioni o censure ai suoi subordinati;

in riguardo alle pene pecuniarie ed all'arresto personale l'autorità dei Capi Ufficio è però limitata dalle leggi speciali. Per l'allontanamento dall'Ufficio occorre:

1) l'indagine d'un apposito Commissario;

2) la decisione della Corte disciplinare di Berlino per gl'impiegati, nominata dal Re o dal Ministro, oppure quella delle Autorità provinciali come corpi collegiali per gli impiegati da esse nominati.

Durante il procedimento disciplinare, l'impiegato è sospeso dall'Ufficio e riceve soltanto metà dello stipendio.

Son questi i diritti e i doveri d'indole generale che spettano a tutti gl'impiegati dello Stato: vediamoli ora separatamente, confortandoli di qualche dato statistico, in riguardo specialmente agli impiegati delle Ferrovie dello Stato.

È bene anzitutto definire la parola impiegati. Il personale delle Ferrovie è suddiviso in personale alto, medio, basso, in giornalieri ed in operai. Le prime tre suddivisioni costituiscono la massa degli impiegati, ossia degli agenti a posto fisso ed a stipendio calcolato annualmente: i giornalieri, senza essere veri e propri impiegati, perchè sono pagati a giornata, esercitano però mansioni simili alle loro. Gli operai costituiscono invece la vasta categoria dei lavoranti (delle officine o della manutenzione) salariati, i quali ricevono settimanalmente o mensilmente i loro stipendi. Le regole di legge per gl'impiegati sono assai diverse da quelle per gli operai e l'origine di codesta dissimiglianza deve ricercarsi nella differenza dei rapporti contrattuali che corrono tra lo Stato ed i funzionari e tra lo Stato e gli operai. Quanto diremo quindi, sugli impiegati, non deve presumersi applicabile anche ai salariati.

Tra gli impiegati alti occorre distinguere quelli che hanno una preparazione giuridica, da quelli che hanno una preparazione tecnica.

Gl'impiegati del ramo giuridico debbono dimostrare la loro capacità (legge 10 agosto 1906) ad esercitare il servizio dell'alta Amministrazione. Il Ministero delle Finanze e degli Interni possono però — anche senza questa dimostrazione di capacità — collocare nei posti dell'alta Amministrazione persone che abbiano

occupato almeno per un anno un alto posto amministrativo e vi abbiano dato buona prova. Gli altri — ossia la maggior parte — per essere ammessi al loro Ufficio debbono superare due prove. La prima prova consiste nella documentazione d'aver studiato il diritto e le scienze politiche almeno per tre anni in una Università di Stato. Questo documento non può ottenersi che da coloro i quali abbiano regolarmente compiuto i corsi delle scuole medie. Dalla seconda prova deve risultare che il candidato ha superato gli esami di Assessore (*Regierungs Assessor*), che esso ha esercitato per un anno tali funzioni presso un tribunale e che per tre anni fu poi impiegato come Referendario (*Regierungs Referendar*) presso un Ufficio amministrativo. L'occupazione nel servizio ferroviario avviene anzitutto presso le Direzioni ferroviarie come giornaliero finchè non giunga la nomina ad un posto in organico. La prima nomina è quella di Presidente di una Ispezione del traffico: il secondo grado è quello di Membro delle Direzioni e di lì sino a Direttore generale presso il Ministero dei Lavori Pubblici, grado che rappresenta l'apice della carriera amministrativa. Anche gli Assessori giudiziari possono essere assunti nel servizio superiore delle Ferrovie quando dimostrino d'essersi occupati, durante il loro studio accademico, delle scienze sociali, finanziarie e della legislazione e tecnologia sociale. Le richieste degli Assessori d'entrare in servizio presso le Ferrovie, debbono dirigersi al Ministero: dopo esser stati in linea provvisoria assunti essi ricevono mensilmente la loro diaria.

Gli impiegati superiori tecnici debbono presentare il diploma d'ingegnere e superare i così detti esami di Stato, presso un'Università prussiana. Il diploma d'ingegnere si ottiene mediante la solita attestazione d'aver compìto i corsi in un *Real Gymnasium,* dopo aver subìto con esito favorevole l'esame medico e dopo aver frequentato per almeno quattro anni una delle scuole superiori tecniche del Regno, superando alla fine del secondo anno gli esami preparatori. Appena ottenuto il diploma — entro il termine di sei mesi i neo-ingegneri — debbono far richiesta al Ministro di essere assunti nel servizio delle Ferrovie, dimostrando d'aver mezzi finanziari sufficenti per vivere durante quattro anni a spese proprie.

Essi sono così ammessi al corso di perfezionamento, che dura da due a tre anni: dopo di che essi devono iscriversi agli esami di Stato presso una delle Direzioni. Superati gli esami essi vengono nominati architetti di Stato, con la paga di circa 300 marchi al mese. Il primo posto da essi occupato è quello di Ispettore delle macchine, dell'esercizio, ecc., poi quello di Presidente delle Ispezioni, sino a raggiungere quello di Direttore delle costruzioni che dà diritto al titolo di Eccellenza, dopo avvenuto il collocamento a riposo.

Nel servizio medio devesi ben distinguere il personale non tecnico da quello tecnico (ordinanze 15 marzo 1906 e 29 gennaio 1907).

Per il personale non tecnico addetto al servizio d'Ufficio delle stazioni, delle spedizioni, valgono le seguenti regole. Chi vuole essere ascritto come « sopranumerario civile » al servizio ferroviario medio deve aver compìto i diciassette e non superato i venticinque anni d'età al momento d'entrare in servizio, deve essere incensurato, libero da debiti e deve dimostrare d'aver mezzi sufficenti per vivere tre anni a spese proprie o dei suoi parenti; deve infine certificare di trovarsi in condizioni tali da aver diritto di compiere l'anno di volontariato e — per il servizio delle stazioni — di possedere le necessarie qualità fisiche (salute, robustezza, vista, altezza, ecc.). La visita medica oltre che l'esame dei vari documenti (permesso dei genitori, attestato scolastico, atto di nascita, certificato militare, dichiarazioni dei parenti sulla garanzia finanziaria, attestato di polizia, ecc.) avviene presso le diverse Direzioni. Assunti in prova per tre anni, i candidati debbono ogni anno rinnovare la loro domanda d'ammissione. Terminata la prova essi debbono sostenere un esame pratico orale, ed ottengono il titolo di Assistenti ferroviari; quindi — in seguito ad altro esame più complesso — divengono Praticanti ferroviari, nell'attesa d'ottenere un posto di Capo stazione, cassiere, ecc. Se il « sopranumerario » non supera la prova è applicato alle stazioni come giornaliero.

Nel servizio medio tecnico si distingue la carriera degl'Ingegneri dell'esercizio (e dei Segretari tecnici delle macchine e delle costruzioni) da quella dei Capi linea, Capi officina e Assistenti

tecnici d'Ufficio. I primi debbono avere l'attestato di maturità di una delle scuole industriali o per la costruzione delle macchine riconosciute dal Ministero dei Lavori Pubblici. Tuttavia anche i Capi linea di I classe e gli assistenti tecnici, che abbiano dato prova di grande capacità, possono essere ammessi a seguire il corso preparatorio degli Ingegneri dell'esercizio, sebbene non posseggano simili attestati di maturità. Coloro che sono forniti di tali attestati sono assunti a preferenza degli altri come Capi linea, Capi officina ed Assistenti d'Ufficio. La preparazione per gli esami a Segretario tecnico dura tre anni: superati gli esami di Segretario, dopo un periodo di almeno altri quindici mesi d'istruzione, il candidato può dare gli esami d'Ingegnere dell'esercizio. Durante questo frattempo egli comincia a percepire lo stipendio iniziale.

Per divenire Capi linea o Capi officina, occorre superare un esame dopo diciotto mesi di preparazione al servizio della linea e delle officine; a questo periodo debbono aggiungersi altri sei mesi di servizio presso le Ispezioni. L'assunzione come « aspirante a Capo linea » avviene, generalmente, dopo un lungo periodo d'attività come « sorvegliante delle costruzioni ». Anche i macchinisti, considerati come impiegati medi, debbono compiere un lungo periodo d'istruzione e superare diversi esami: la loro nomina avviene, generalmente, dopo circa tre anni di prova.

Per il basso personale non occorrono speciali attestati d'istruzione scolastica. Le richieste d'assunzione in servizio debbonsi far pervenire ai Presidenti delle Ispezioni; e debbono contenere documentazioni della buona condotta, della assoluta mancanza di debiti, del congedo militare. L'assunzione avviene dopo almeno sei mesi di prova, anzitutto mediante paga giornaliera, poi mediante contratto di prestazione d'opera a termine, infine — dopo cinque anni — in molti casi mediante contratto di servizio a vista.

Non ci soffermiamo a commentare le disposizioni che si riferiscono al « rango ed al titolo », esse sono in lingua italiana per lo più intraducibili e, dato il loro carattere onorifico, hanno per noi scarso interesse.

A proposito degli stipendi abbiamo già annoverato quelli degli impiegati superiori ed anche una parte del personale medio: quello

cioè addetto al Ministero, alle Direzioni ed alle Ispezioni. Diamo nella seguente tabella gli stipendi di alcune delle più importanti classi degli impiegati medi e bassi, non compresi nelle precedenti tabelle (anni 1907-1908):

Numero	FUNZIONI	Stipendi	Classe di indennità d'alloggio
	Impiegati medi:		
1451	Capi stazioni principali, Capi cassieri, Capi linea superiori . . .	3000 - 4200	IV
5793	Capi stazioni, Cassieri, Capi linea ecc.	1800 - 3600	»
1441	Segretari delle Ferrovie (Tecnici, Ingegneri dell'esercizio e Controllori)	2100 - 4200	»
4368	Segretari non tecnici delle Ferrovie (Controllori di Casse, Revisori, Amministratori del Materiale) . . .	1800 - 4200	»
17052	Segretari dell'esercizio (Assistenti ferroviari, Amministratori di II classe, Capi linea, ecc.).	1500 - 3000	»
14962	Macchinisti	1400 - 2200	»
6649	Capi treno	1400 - 1900	»
	Impiegati bassi:		
16959	Conduttori, Telegrafisti, Scambisti di I, classe Bigliettari	1400 - 1800	V
4426	Addetti ai bagagli, Scambisti a blocco	1200 - 1600	»
1567	Fuochisti, Magazzinieri	1000 - 1500	»
29586	Guardia vagoni, Scambisti, ecc. . .	900 - 1400	»
27258	Guardia ponti, Guardia gru, Guardia stazioni, Frenatori, ecc.	900 - 1200	»
17188	Casellanti, Guardie notturne, ecc. .	800 - 1000	-
	Praticanti:		
5476	Praticanti. Assistenti, Giornalieri .	1140 - 1500	-

V'è poi un forte numero di Assistenti, che eseguiscono funzioni simili a quelle degli impiegati senza essere impiegati. Le loro

paghe sono calcolate presso le varie Direzioni, secondo le diverse ordinanze dei salari.

Agli stipendi suannoverati (299.210.931 marchi per tutti gli impiegati) debbonsi aggiungere le altre molteplici paghe accessorie, le quali, nel 1909-910, si ripartivano così:

	1909 (marchi)	Meno o più dell'anno precedente (marchi)
		per cento
Spese di viaggio, supplementi giornalieri	5.088.932	— 6,31
Indennità di trasloco	1.441.222	— 7,71
Indennità di viaggio, per ore supplementari e per servizio notturno .	31.647.638	— 1,70
Premi per risparmio di materiale, scoprimento d'assi infuocate, di rotture di binari.	8.210.344	— 0,55
Indennità per le perdite subìte dai Cassieri	199.792	+ 2,80
Per la sorveglianza dei telegrafi e per l'invio di telegrammi ai privati. .	159.415	+ 1,13
	46.747.343	— 2,20

A questi quarantasette milioni vanno sommati sette milioni e mezzo di spese straordinarie per sussidi a vari impiegati, e cioè:

	Marchi
Rimunerazioni straordinarie a disegnatori, cancellieri, impiegati subalterni	2.200.000
Rimunerazioni straordinarie agli alti e medi impiegati tecnici	905.070
Rimunerazioni straordinarie agli alti e medi impiegati	1.440.300
Sussidi agli impiegati in ritiro; pensioni e sussidi ai loro superstiti	1.083.000
Sussidi agli operai ed ai loro superstiti. . . .	1.899.938
	7.528.308

ed anche debbonsi addizionare 54.215.287 marchi d'indennità per alloggio, nei quali debbono computarsi 7.132.138 marchi trattenuti a 29.088 agenti, ai quali lo Stato fornisce direttamente l'abitazione.

Tutto sommato nell'anno 1909-1910 gl'impiegati alti, medi e bassi del personale ferroviario ricevevano:

		Percentuale delle spese totali d'esercizio
Paghe ordinarie	299.210.931	21,58
Indennità d'alloggio	54.215.287	2,80
Indennità di viaggio ed altre paghe secondarie	46.747.343	3,35
Rimunerazioni straordinarie (esclusi 1.496.852 marchi agli operai) . . .	5.648.370	0,40
	405.821.931 (1)	28,13

Dell'indennità d'alloggio usufruiscono ugualmente gl'impiegati bassi, medi ed alti: questi ultimi, si intende, in proporzione maggiore degli altri. Delle indennità di viaggio godono in ispecie gli impiegati alti e medi, mentre di tutte le altre paghe addizionali si avvantaggiano maggiormente il personale basso ed il medio. Le rimunerazioni e gratificazioni straordinarie sono giustamente concesse al personale alto e al medio, il quale ha assai minori risorse straordinarie del basso personale, mentre maggiori sono le sue spese.

Una speciale facilitazione, o meglio uno speciale diritto è concesso agli impiegati ferroviari (regolamento 1° gennaio 1908) quello cioè di usare gratuitamente delle Ferrovie dello Stato e di quelle dell'Alsazia Lorena, per recarsi — insieme alle loro famiglie — al

(1) Ai quali aggiungendo per gli operai 190.596.917 e 1.889.938 marchi, e per le pensioni, ecc. 85.493.991, si ha 683.812.777 marchi, ossia il 47,57 per cento del totale delle spese ferroviarie.

luogo dove essi devono entrare in servizio, per viaggi d'istruzione, per recarsi a dare gli esami, pei casi di malattia o di infortunio, durante le vacanze e per compiere viaggi di diletto o di salute, per recarsi alla chiesa, alla scuola od in città — secondo le diverse ordinanze locali. Questo diritto al viaggio gratuito si estende — in simil guisa — anche agli operai. Alcuni alti impiegati del *Centralamt* hanno carte di libero percorso per tutte le Ferrovie prussiane, altri, membri delle Direzioni, hanno biglietti di circolazione soltanto per la zona del loro Ufficio. S'intende poi che le classi, nelle quali gl'impiegati sono autorizzati a viaggiare, variano a seconda della loro posizione gerarchica. Nessun impiegato è però autorizzato a viaggiare nei treni di lusso o nei vagoni-letto, senza pagarne il relativo supplemento.

Il diritto alla pensione degli impiegati ferroviari si regola sulla base della legge fondamentale 27 marzo 1872; legge che ha però subìto non poche modificazioni (31 marzo 1872, 20 marzo 1890, 25 aprile 1896, 27 maggio 1907). Ogni impiegato, che riceve dallo Stato uno stipendio fisso, ha anche diritto ad una pensione, che dura per tutta la sua vita, a partire dal decimo anno di servizio, quando per malattia o per esaurimento delle proprie forze è incapace di compiere le mansioni del proprio Ufficio. Se la malattia o incapacità fu contratta nell'adempimento delle proprie funzioni, egli può ottenere la pensione anche prima di 10 anni, da quando cioè fu assunto con nomina stabile. La pensione iniziale è di $^{20}/_{60}$ [1] dello stipendio totale e, aumentando d'un intero sessantesimo all'anno, giunge sino al massimo di $^{45}/_{60}$. Le paghe addizionali (indennità d'alloggio, rimunerazioni) si computano nella pensione in quanto siano conformi all'organico: le paghe straordinarie non dovrebbero computarsi, ma per alcuni impiegati (tra i ferrovieri, i macchinisti, ecc.) una parte di esse è computata per le pensioni [2]. L'impiegato perde la pensione qualora assuma un nuovo impiego di Stato. Questa legge fu applicata agli impiegati delle Ferrovie di Stato nel 1881, mediante una vasta specificazione che omettiamo

---

(1) Legge 27 maggio 1907.

(2) Con disposizione ministeriale del 1901.

per brevità, così come abbiamo più sopra omessa quella dell'indennità di viaggio e delle paghe addizionali tra le diverse categorie dei ferrovieri. Disposizioni speciali (1880) reggono le pensioni degli impiegati, il cui impiego è sottoposto a termine.

Nessun diritto spetterebbe ai superstiti degli impiegati, a tenore della legge 1872. Le vedove ed i figli acquistarono diritti ad una parte della pensione del loro marito o del loro padre per virtù della legge 20 maggio 1882 che, naturalmente, si applica in ugual misura a tutti i superstiti degli impiegati dello Stato, e quindi anche a quelli degli impiegati ferroviari. La vedova ha (modificazione 1° giugno 1897) diritto al quaranta per cento della pensione di cui il marito godeva o avrebbe potuto godere al momento della sua morte. La pensione minima delle vedove è di 216 marchi all'anno. A ciascuno dei figli la cui madre vive spetta un quinto della pensione vedovile; se la madre è morta spetta ad ogni figlio un terzo della pensione vedovile. Se la moglie era più giovane del marito di oltre 15 anni, essa perde un ventesimo della sua pensione per ogni anno.

Poche o nulle sono le specialità d'applicazione di queste leggi per gl'impiegati ferroviari. Esse si applicano loro quasi integralmente per opera dello Stato che, assumendoli in servizio, si assume anche l'obbligo diretto di pensionarli, quando essi siano divenuti incapaci. Nel 1909-1910 le spese per le pensioni si ripartirono così:

	SPESE (marchi)	Confronto al 1908-09
		per cento
Spese per il servizio sanitario e per i medicinali	2.432.756	+ 2,34
Pensioni agli impiegati ferroviari:		
secondo la legge prussiana . . .	36.680.406	+ 14,43
secondo la legge assiana	547.435	+ 6,70
secondo gli Statuti [1].	6.134.456	— 3.15

[1] L'esistenza di pensioni conformi agli Statuti è giustificata dal *Rapporto sulla gestione delle Ferrovie di Stato del 1888-89,* p. 6. In quell'epoca esistevano numerose Casse pensioni autonome delle singole ex Società ferroviarie, alle quali

	SPESE (marchi)	Confronto al 1908-09
		per cento
Pensioni ai superstiti:		
secondo la legge prussiana . . .	10.763.277	+ 10,47
secondo la legge assiana	150.851	+ 22,00
secondo gli Statuti	7.641.598	+ 3,65
Varie altre spese (tra cui sovvenzioni alle Casse degli operai) sino a raggiungere il *Totale* di	85.493.991	—

In codesto obbligo diretto dello Stato consiste appunto una differenza capitale tra la posizione degli impiegati e quella degli operai.

Passiamo all'applicazione delle misure disciplinari, perchè nulla di speciale abbiamo a dire in proposito ai doveri degli agenti e funzionari delle Ferrovie, in tutto simili a quelli degli altri agenti e funzionari dello Stato. In riguardo alle misure disciplinari ricordiamo che la loro applicazione avviene:

1) per opera della Corte di Berlino, qualora si tratti di rimozione dall' Ufficio degli impiegati alti e medi, la cui nomina spetta al Re od al Ministro;

2) per opera delle Direzioni, le quali, in riguardo agli impiegati da esse assunti in servizio possono comminare le pene ordinarie e straordinarie, mentre in riguardo a quelle straordinarie degli impiegati da esse non nominati, la competenza spetta alla Corte disciplinare di Berlino;

3) per opera del Ministro in riguardo alle misure ordinarie contro i suoi immediati dipendenti.

---

erano inscritti oltre 69.000 impiegati. Sopprimerle non si poteva, senza ledere gravemente gl'interessi di molti degli impiegati, lasciarle così com'erano neppure, perhè il loro numero soverchio generava confusioni e disparità di trattamento. Si fusero dunque tutte assieme: le loro diverse sostanze furono unite in un unico fondo di garanzia delle pensioni. Per liquidare queste pensioni servirono e servono ancora: 1) gli interessi; 2) una quota parte del capitale stesso, calcolata in modo che coll'estinguersi di esso si estingua anche l'ultimo di questi speciali diritti alla pensione. Il fondo d'esercizio si sostituisce man mano a questo fondo speciale. Come ben si vede l'estinzione non è ancora avvenuta; ma tra qualche anno essa sarà compiuta indubbiamente.

La competenza dei Presidenti delle Ispezioni di fronte ai loro subalterni deriva dalla delega del Presidente delle Direzioni; essa è però circoscritta entro termini precisi.

Tali, in breve, i diritti ed i doveri degli impiegati ferroviari. Ci siamo un po' più a lungo intrattenuti sulle formalità dell'assunzione in Ufficio, in quanto esse costituiscono la maggiore eccezione pel trattamento degli impiegati delle Ferrovie in confronto agli altri impiegati dello Stato. Altra specialità, della quale parleremo in seguito, è quella del gran numero di posti riservati nell'azienda ferroviaria agli ufficiali e sott'ufficiali in aspettativa. Del resto, la situazione dei funzionari delle Ferrovie prussiane non si discosta gran che dalla situazione comune. Faremo su di essa alcune poche osservazioni nel paragrafo conclusivo di questo capitolo.

III. — **Gli operai.**

Poco diciamo a proposito degli operai delle Ferrovie, non già perchè l'argomento sia meno interessante, ma perchè la posizione giuridica degli operai delle Ferrovie è regolata dalle leggi che vigono sul contratto di locazione d'opera e non ha bisogno di schiarimenti. In teoria l'operaio ha diritto soltanto al corrispettivo del suo lavoro, il quale, nel 1907-908 era così rimunerato:

per gli operai	della manutenzione,	salari medi	772	marchi
»	»	delle officine	»	»	1208	»
»	»	dell'esercizio	»	»	1041	»

Nel volger degli anni le classi lavoratrici hanno però acquistato non pochi diritti: anzitutto il diritto all'incolumità (legge sull'assicurazione degli infortuni 7 giugno 1871 e regolamento per le ordinanze industriali 1° marzo 1904), nell'adempimento del proprio lavoro, poi il diritto d'alcune ore di riposo (*Gewerbe Ordnungen,* 1904) infine sono sorti vari Istituti per il sussidio degli operai: quali le Casse per i malati, le Casse per le pensioni, le case operaie.

Codesti Istituti sono per lo più sovvenzionati dallo Stato, qualora si rivolgano a tutela degli operai addetti al suo servizio.

In riguardo agli operai delle costruzioni ferroviarie, un'antica ordinanza del 1846 li obbligava ad iscriversi tutti presso una Cassa di malattia: i loro diritti di fronte a questa Cassa avevano inizio dopo aver regolarmente pagato la loro quota per quattordici settimane. Con assai maggiore precisione gli Statuti del 24 marzo 1882 crearono tre diverse Casse pensioni per gli operai delle officine, delle costruzioni e dell'esercizio. Queste Casse, sorte in conformità alla legge sull'assicurazione degli operai in caso di malattia, del 15 luglio 1883, compresero obbligatoriamente tutti gli operai delle officine, dell'esercizio e delle costruzioni ferroviarie dello Stato, allo scopo di compiere varie prestazioni in favore degli assicurati, ossia:

1) pagamento di metà della paga giornaliera durante al massimo ventisei settimane di malattia;

2) invio di medici e medicine gratuite per la stessa durata;

3) concessione d'una indennità in caso di morte, equivalente, al massimo, al quaranta per cento della paga ordinaria.

Altri miglioramenti furono apportati dalla legge 22 luglio 1889 [1] in conformità alla quale furono istituite (26 novembre 1890) le Casse pensioni per gli operai. Anch'esse — come le Casse per malattia — si presentarono quali Istituti autonomi, ma furono sussidiate largamente dallo Stato.

Per dare un'idea dei pagamenti fatti da queste Casse di soccorso agli operai ferroviari, riportiamo le seguenti statistiche:

Nel 1908 si pagarono:

	Marchi
Dalle Casse pensioni:	
a) rendite d'invalidi, malati e vecchi	2.516.452
b) per malattie ecc.	568.996
c) rendite alle vedove, per l'educazione degli orfani, indennità di morte	4.617.000
A riportarsi marchi	7.702.448

[1] Questa legge fu modificata nel 1899.

Riporto marchi	7.702.448
Dalle Casse di malattia:	
per spese di malattia, danaro ai malati, medici e medicine, sussidi alle donne di parto, indennità di morte, ecc.	11.217.838
Rendite, sussidi ed altre indennità in seguito alla legge sugli infortuni	7.009.023
Rendite per indennizzi agli operai e loro superstiti .	474.400
	26.403.709

I sussidi dell'Amministrazione ferroviaria ammontarono nel 1908 a marchi:

Sussidi netti:	
alle Casse di malattia	3.932.400
» » pensioni	
» » » Sezione *A*	2.295.900
» » » Sezione *B*	5.556.800
Indennizzi:	
secondo la legge sugli infortuni	7.009.000
» » » della responsabilità in quanto essa si applichi agli operai	474.400
Sussidi agli operai e ai loro superstiti	1.896.200
	21.164.700

Come risulta da questa tabella la Cassa pensioni è divisa in due Sezioni: la Sezione *A* che adempie a tutti gli obblighi dello Stato derivanti dalla legge sull'assicurazione degli invalidi; la Sezione *B* la quale adempie solo a quegli obblighi che lo Stato ha di fronte a tutti gli operai che sono stati addetti alle Ferrovie per almeno un anno, anche a più riprese. Le due Sezioni hanno di conseguenza un patrimonio ed una contabilità distinta. Fanno parte della Sezione *A* 61.602 operai, della Sezione *B* 271.728 operai; in tutto 333.330 persone che pagano annualmente quote regolari per un totale di 7.271.828 marchi.

Le Casse di malattia comprendono (31 gennaio 1908) 323.404 soci,

i quali versano ogni anno 7.863.076 marchi e ricevono sussidi per 11.337.942 marchi. Aggiungendo i forti sussidi dell'Amministrazione, gl'interessi dei fondi di riserva, le quote straordinarie, ecc., ogni socio paga in media 38,16 marchi e riceve 34,21 marchi. La differenza va ad aumentare il capitale. Tra le spese delle Casse per malattia notiamo: per i medici 3.232.324 marchi, per i sussidi di malattia 5.014.728, per assistenza alle donne di parto 11.106, per cure speciali in case di salute, bagni, ecc. 776.251. Le obbligazioni che spettano allo Stato in virtù della legge sugli infortuni (6 luglio 1882) applicata alle Ferrovie di Stato il 9 luglio 1885, vengono soddisfatte direttamente. Esse importarono nel 1908 la somma rilevantissima di 7.483.423 marchi, dei quali agli operai ne spettarono 474.400.

A tutela degli operai vennero istituite sin dal 19 gennaio 1892 varie Commissioni elette dagli operai stessi allo scopo di comunicare alle Direzioni i desiderî, le lagnanze, le proposte generali e di dare il loro parere sulle questioni d'indole generale, che interessino il benessere degli operai.

Tali, in breve riassunto, gli odierni, crescenti diritti degli operai: unico vero diritto, oltre quello della paga, è quello all'incolumità, per il quale lo Stato è responsabile. Per le malattie gli operai sono obbligati ad inscriversi alle Casse di soccorso ed a pagare — se non tutto, almeno in parte — il premio d'assicurazione: altrettanto dicasi per le pensioni. Quanto ai salari, alla loro misura, ai loro progressivi aumenti ecc. non vi è nè vi può essere una legge. Tutto ciò dipende esclusivamente dalle singole norme contrattuali, di carattere locale, o da tariffe d'indole generale. Gli operai non sono impiegati ed eccettuata la gratificazione di 30 marchi dopo venticinque anni di servizio (ordinanza 1892), e di 60 marchi dopo trentacinque anni, non hanno altri diritti speciali. Essi sono considerati e trattati precisamente alla stregua degli altri operai dell'industria privata. La loro posizione giuridica è quindi simile a quella di tutti gli operai tedeschi e, data appunto questa generalità, dobbiamo contentarci dei pochi dati surriferiti.

IV. — Ripartizione del personale. Dati statistici comparativi.

Abbiamo già detto che il personale si suddivide in impiegati ed in operai, che gl'impiegati si dividono in alti, medi e bassi, e che gli operai si ripartiscono in operai della manutenzione dell'esercizio e delle officine. La nota distintiva principale tra impiegati ed operai è che questi vengono rimunerati a giornata, a seconda delle tariffe locali o generali, mentre quelli sono retribuiti mediante stipendio calcolato annualmente e pagato — di regola — in quattro rate trimestrali. Vi è poi anche una grande differenza nelle mansioni, poichè, mentre ogni categoria d'impiegati ha le sue funzioni ben definite dalla legge, per gli operai non vi è nessuna specificazione se non quella della tripartizione suaccennata. Nei rapporti con lo Stato, gli impiegati si trovano per massima parte in relazioni di stabilità e di permanenza: non così gli operai che sono assunti a breve termine e possono quindi, ad ogni scadenza, essere mandati via. Restano però agli operai i diritti alla pensione — quando la rimozione dall'impiego non derivi da gravi infrazioni disciplinari — perchè le Casse pensioni operaie sono Enti autonomi, il che costituisce per essi un enorme vantaggio, in confronto agli operai di altre Ferrovie nazionali [1].

Nell'anno finanziario 1909-910 il personale ferroviario si suddivideva così:

A) *Impiegati stabili:*		
alti	1.271	
medi.	55.269	
bassi.	119.357	
A riportarsi		176.077

[1] Cfr. il nostro lavoro *Le Ferrovie svizzere*, già citato, cap. IV, penultimo paragrafo.

Riporto		176.077
Impiegati straordinari:		
alti	496	
medi.	6.482	
bassi.	1.669	
		8.647
B) *Assistenti tecnici*		2.374
C) *Assistenti non tecnici in servizio subalterno*		69.328
D) *Operai:*		
dell'esercizio	74.510	
della manutenzione	78.189	
delle officine.	69.282	
		221.981
Totale delle classi A, B, C, D		478.407
Per km. di linea		12,96

Queste cifre, si intende, non sono cifre assolute poichè, specie a proposito degli aiuto-operai, i quali non sono rimasti al lavoro per tutto l'anno, ma solo per una parte di esso, la statistica è impossibile: andrebbero inoltre aggiunti i facchini ed altri addetti ferroviari, i quali non sono però pagati direttamente dalla Cassa dello Stato ed appunto per questa ragione vennero esclusi dal computo.

Lo stipendio medio degli impiegati ordinari, straordinari ed assistenti (comprese le paghe addizionali), è di 1582 marchi all'anno, non quindi molto lontana dalla media degli operai, che ricevono 4,24 marchi [1] (officine), 3,26 (esercizio) e 2,75 (manutenzione) al giorno.

Nè di gran lunga differisce la durata delle ore di servizio dei bassi impiegati da quelle degli operai. Per gl'impiegati della sorveglianza delle linee si calcola un massimo di quattordici ore di lavoro; pel personale delle stazioni una durata media di dodici ore al massimo. La media giornaliera degli impiegati dei treni è di

[1] La media sale a 4,71 marchi per gli operai a cottimo.

undici ore al massimo, quella dei macchinisti di dieci ore. Nessun impiegato può stare in servizio più di sedici ore continuate o più di dieci ore continuate per le mansioni che richiedono grande consumo d'energia. In riguardo alla durata del lavoro gli operai stanno forse un poco meglio dei bassi impiegati, come dimostra la seguente statistica delle percentuali massime:

	Ore 8-9	9-10	10-11	11-12
	(percentuali massime)			
Impiegati della sorveglianza				64
» all'esercizio nelle stazioni			45	
» al servizio dei treni		57		
Operai dell'esercizio				48
» delle officine			83	
» della manutenzione			56	

Ma gl'impiegati usufruiscono (ordinanza 3 luglio 1909) di almeno due giorni al mese di riposo assoluto, senza ritenuta dello stipendio; mentre gli operai non godono di questa disposizione. Gl'impiegati possono inoltre — dietro richiesta all'Autorità competente — ottenere permessi di parecchi giorni consecutivi, ed anche congedi per lunghi periodi, senza che il loro posto venga rimpiazzato.

Per la distribuzione delle case, fornite direttamente dallo Stato agli agenti delle Ferrovie, riportiamo la seguente statistica del 1909:

Case fornite agli agenti ferroviari:	
a) ad alti impiegati	631
b) a medi »	9.877
c) a bassi »	32.567 (1)
d) agli operai	9.381
	52.456

(1) Delle quali 16.748 ad aiuti-impiegati assunti alle stesse condizioni degli operai.

Anche qui è migliore la condizione degli impiegati, i quali godono inoltre d'una indennità d'alloggio che invece non spetta agli operai. È vero però che i salari di questi ultimi variano secondo le esigenze del luogo, e che ciò supplisce alla mancanza di uno speciale indennizzo.

Il servizio medico gratuito degli impiegati occupa 2.560 medici ferroviari e implica una spesa di 2.192.400 marchi. Per gli operai non vi è servizio medico gratuito, poichè essi lo pagano in gran parte mediante le loro quote d'iscrizione alle Casse di malattia. Gl'impiegati non hanno però diritto a medicine gratuite o a sussidi in danaro. In caso di lunghe malattie essi si trovano coi nudi diritti di fronte alla pensione e, se diritti non hanno, non ricevono di regola alcun soccorso dallo Stato: essi possono però garantirsi da questo rischio, associandosi volontariamente ad una Cassa di soccorso.

Una notevole disparità di trattamento tra impiegati ed operai consiste nel modo onde vengono regolate le pensioni. Gl'impiegati non hanno diritto alla pensione, ma, divenuti incapaci per età, malattia, ecc., lo Stato passa loro una rendita equivalente a quattro decimi del loro stipendio, senza che essi si siano privati della benchè minima parte dei loro onorari durante gli anni che furono in attività di servizio. Non così gli operai i quali, se ottengono una pensione, l'ottengono a buon diritto: col sussidio dello Stato, ma anche in virtù delle loro quote mensili.

Ultimo punto, ove si differenziano assai le condizioni degli operai da quelle degli impiegati, è il riserbo d'una gran parte degli impieghi ai militari in aspettativa. Gli operai non debbono — a questo riguardo — lasciar vacante alcun posto per i militari: essi non usufruiscono però, come gli impiegati, del computo, vantaggioso per la pensione, degli anni di servizio nell'esercito, quali anni di servizio civile. La legge 25 marzo 1882 riserva infatti ai militari in aspettativa i seguenti impieghi alti, medi e bassi, nell'Amministrazione ferroviaria:

Capi stazioni principali, Capi cassieri, Controllori dell'esercizio, Capi Ufficio spedizioni, nella proporzione di metà; Capi stazione di II classe, ecc., nella proporzione di metà; Amministratori delle

stazioni, Assistenti d'Ufficio per due terzi; Amministratori del materiale di II classe per metà, bigliettari, cancellieri, imballatori, Capi treno, Capi fermata, Capi scambisti, Capi linea, guardia ponti, guardie notturne, ecc. in proporzioni diverse. I militari in aspettativa, che non hanno superato i quaranta anni d'età, e posseggono tutte le indispensabili facoltà fisiche, possono far richiesta alle Direzioni d'essere immediatamente assunti nel servizio ferroviario: per gli ufficiali però, i quali aspirano a posti più elevati, è generalmente richiesto un preventivo esame speciale. Dopo un anno di prova e dopo aver superato un esame d'indole generica (sul servizio telegrafico, sugli ordinamenti di servizio ecc.) i militari sono assunti in qualità di assistenti e quindi — dopo tre anni — possono dare gli esami per ottenere la nomina definitiva. Come si vede, questo procedimento è tutto speciale e costituisce anche una grave eccezione a quello ordinario per gl'impiegati civili che abbiamo più sopra esaminato. I militari non debbono, infatti, presentare alcun documento che attesti la loro istruzione scolastica, essendo per loro sufficienti le prove date praticamente durante gli anni d'esperimento.

Queste le più importanti note differenziali tra le due grandi e quasi ugualmente numerose categorie del personale ferroviario prussiano. Abbiamo creduto opportuno di porle obbiettivamente in rilievo, prima di trarre le nostre conclusioni.

V. — Conclusioni.

Le quali non possono essere che circoscritte ad alcuni dei punti più salienti.

È anzitutto da notarsi la grande prevalenza che il personale giuridico ha su quello tecnico. Prevalenza che ha fondamento di realtà, in quanto che — dato il carattere industriale delle Ferrovie — gl'impiegati edotti alle dottrine economiche sociali, possono compiere un'azione assai proficua al progredire dell'azienda:

è anzi principio giustissimo quello di preporre ai rami non prettamente tecnici persone che conoscano profondamente la vita nel suo complesso movimento d'affari. Ma da ciò non consegue che gl'impiegati tecnici abbiano meno valore di quelli giuridici: essi sono anzi indispensabili, perchè, senza di essi, nè i treni marcerebbero nè le costruzioni potrebbero portarsi a termine. Occorre poi ricordare che essi debbono fare studi assai più ardui di quelli giuridici per ottenere i diplomi e gli attestati necessari ad essere assunti in prova presso le Ferrovie dello Stato e che, appunto perciò, essi meriterebbero un miglior trattamento. Invece essi iniziano la loro lenta carriera come semplici Ispettori, mentre gli altri sono, per prima nomina, collocati al posto di Presidenti delle Ispezioni del traffico. Anche l'assunzione in servizio degli alti impiegati non tecnici, è alleggerita dalle molte formalità che gravano sui tecnici. Onde ben si potrebbe concludere — ironicamente — col Müller [1] che ottimo sistema per avanzare più rapidamente nella carriera tecnica sarebbe quello di fare entrare i propri figli maggiori nella carriera giuridico-ferroviaria.

Chè se la prevalenza dell'elemento non tecnico dipende in parte, da necessità di cose, d'altra parte dovrebbe la legge intervenire a colmare il troppo grave disquilibrio.

Il sistema della pronta assunzione in prova è però davvero un buon sistema. Gli esami che seguono gli esperimenti biennali o triennali, sono — nel fondo — simili ai Concorsi, ma gli esaminatori conoscono di già i loro esaminandi, il che non avviene presso quelle Amministrazioni dove prevale il sistema rigido e schietto dei Concorsi. E questa maggiore conoscenza è, a nostro avviso, in novantanove casi su cento, una maggiore garanzia di serietà nella scelta. Il sistema della prova preventiva presenta poi il grande vantaggio che, quando gli impiegati ottengono la nomina stabile, essi conoscono già con precisione le funzioni alle quali vengono chiamati e le relazioni che corrono tra il loro Ufficio e gli altri, entro il complesso organismo ferroviario.

---

(1) *Eisenbahnwesen*, p. 188.

Istituzione benemerita — degna di essere da per tutto seguìta — è quella dei corsi pareggiati presso tutte o quasi tutte le Università tedesche, corsi nei quali s'insegnano i principî teorici e pratici della legislazione amministrativa ferroviaria tedesca ed europea. A questi corsi, sapientemente condotti da professori o da alti impiegati, accorrono numerosi aspiranti ferroviari per costituirsi un titolo a superare gli esami interni amministrativi o per ampliare e consolidare le loro cognizioni. E l'utilità ne è evidente, poichè, se in un corso teorico-pratico è impossibile istruire i futuri impiegati in tutte le molteplici mansioni d'Ufficio, è altresì innegabile che, conoscendo essi i principî che reggono tutta l'azienda, sapranno subito orientarsi appena assunti in servizio ed anche nelle funzioni — spesso minute — del loro Ufficio, sapranno intravvedere qualcosa di più nobile di quella che è in apparenza una fatica puramente meccanica.

La divisione del personale in tre ruoli è senza dubbio alquanto rigida. Le tre classi: personale alto, medio e basso, sembrano, ed in realtà sono, impenetrabili l'una all'altra. Il che non è davvero favorevole al personale medio ed in ispecie ai così detti Ingegneri dell'esercizio o Segretarî delle Ferrovie, i quali, dopo lunghi studi ed ardue prove, si vedono preclusa la via più larga. Una certa permeabilità sarebbe davvero necessaria a rianimare codesta larga classe del personale, che è anche la peggio trattata; poichè, mentre da un lato i suoi stipendi non sono di gran che più elevati di quelli del basso personale, che gode d'innumerevoli paghe addizionali, dall'altro le sue condizioni di piccola borghesia le impongono spese di rappresentanza e di decoro che sono assai gravose. Il personale medio civile, ossia quello entrato nell'azienda ferroviaria in seguito a regolare documentazione degli studi fatti e dopo aver prestato lunghi anni di prova e superato diversi esami, si trova poi danneggiato dalla legge sui militari in aspettativa, in maniera assai più forte degli impiegati alti e del basso personale. Perciò una misura, che ne rialzasse il morale, sarebbe davvero opportuna e l'intera azienda si gioverebbe del più sollecito lavoro compiuto dal personale medio.

La legge sui militari in aspettativa ha, senza dubbio, gravi

inconvenienti nè sarebbe giustificabile in paesi meno « marziali » della Germania. È però innegabile che la lunga abitudine della disciplina, specie nel personale delle stazioni, giovi immensamente alla regolarità e puntualità dell'esercizio. Tutte le pubbliche istituzioni tedesche hanno un non so che di militare: nè potevano sottrarvisi le Ferrovie, le quali — anche militarmente — hanno un' incommensurabile importanza.

Gl' impiegati non hanno diritto alla pensione — nel senso stretto della parola — ma lo Stato ha l'obbligo di passar loro una rendita quando essi siano divenuti inabili al servizio. Gl' impiegati non hanno quindi ritenuta per le pensioni, e di conseguenza la legge è verso di loro assai liberale.

Le istituzioni per il benessere degli agenti — alcune delle quali in comune con gli operai — sono numerosissime: non soltanto lo Stato paga una rendita alle vedove ed ai figli, ma fornisce gratuitamente agli impiegati ferroviari ed alle loro famiglie il servizio medico, sussidia le loro cooperative per le costruzioni di case, costruisce stabilimenti per i bagni gratuiti ([1]), costruisce delle case-pensioni per i celibi ([2]), istituisce e sussidia Società sportive o di divertimenti o per la fusione degli interessi tra gli impiegati ([3]), asili per le figlie degli impiegati rimaste zitelle ([4]); compie, insomma un'opera veramente prodigiosa di assistenza e di unificazione per il personale ferroviario.

Quanto agli operai, specie per quelli delle officine, le condizioni sono buone. Salari discreti, durata del lavoro non eccedente

---

([1]) Nel 1909 vi erano millequarantatre stabilimenti per i bagni, con millenovecentotrentotto doccie, duemilatrentuno cannelle e cinquantatre bagni a vapore.

([2]) Nel 1909 vi erano settantasette di questi locali, con novecentoquarantasei letti.

([3]) Le Società sportive degli impiegati ferroviari, di assai recente istituzione, accoglievano nel 1909 circa millenovecento alunni. Le « Società per la fusione degli interessi » (1897) comprendevano nello stesso anno quattrocentoquindicimilacento soci. Scopo loro principale: la istituzione delle Casse di malattia.

([4]) L' istituzione a favore delle zitelle risale al 1902, con un capitale iniziale di 100.000 marchi. Il capitale è ora salito a 483.000 marchi. L' istituto viene in sussidio a seicentosettantasei fanciulle.

le undici ore giornaliere. L'essere essi assunti in servizio non già a termine, bensì in seguito a contratto di locazione d'opera, fa sì che essi siano in una posizione alquanto precaria, cui sovvengono però gli usi e le consuetudini generali e locali. Se, per virtù di una legge, essi fossero parificati ai bassi impiegati, la loro situazione giuridica diverrebbe più stabile e sicura. Non così la loro situazione economica; poichè, lavorando essi per lo più a « cottimo » ossia per *pezzi lavorati,* questo sistema assai proficuo per i più abili e volonterosi, non potrebbe più adottarsi, qualora il salario si convertisse in stipendio. Le paghe ed i premi addizionali compenserebbero difficilmente codesta perdita. E poi.... la disciplina si farebbe più gravosa: in seguito alla lenta soppressione delle Casse pensioni, ora autonome [1], gli operai-impiegati potrebbero venire esonerati dall'impiego, perdendo anche il diritto alla pensione. Il pareggiamento quindi non porterebbe così grandi vantaggi come in Isvizzera, dove non esistono Casse pensioni per gli operai e dove gl'impiegati inscritti ad una Cassa autonoma non perdono per soppressione o rimozione dall'Ufficio i loro diritti; esso gioverebbe piuttosto a rafforzare l'autorità dello Stato, che a migliorare le condizioni dei salariati ferroviari.

Tutto sommato, insomma, chi porta un poco il basto dell'azienda è la classe dei così detti impiegati medî (Segretari ferroviari, Capi stazioni, Capi linea, Controllori dell'esercizio, ecc.), i quali non hanno, come il basso personale e gli operai, la preponderante forza del numero nè, come l'alto, la forza dell'autorità e le larghe aderenze, mentre compiono il lavoro minuto e paziente ma non per questo meno indispensabile al progredire dell'azienda. Sono queste, del resto, le condizioni generali di tutti gli impiegati medi — i quali — se non sono ammansiti dalla pratica quotidiana dell'Ufficio — costituiscono appunto la classe più malcontenta ed anche la più pericolosa, come quella che si trova il più delle volte a contatto con le masse, così facili a lasciarsi influenzare.

---

[1] In seguito alla autonomia delle Casse pensioni, la percentuale degli operai più che sessantacinquenni ancora addetti al lavoro, si è ridotta, nel 1909, ad appena 1,41 per cento.

Qualche concessione sarà necessaria, anche a costo di non indifferenti, iniziali sacrifici dell'azienda. Più tardi, forse, i sacrifici saranno ricompensati, poichè gli impiegati medi più soddisfatti, daranno un maggior rendimento di lavoro e l'alta percentuale [1] del personale ferroviario subirà di conseguenza una notevole diminuzione, con forte economia e risparmio per tutta l'azienda.

---

[1] L'alta percentuale dipende però in gran parte dal numero elevato degli operai. Lo Stato prussiano esegue per proprio conto, nelle proprie officine anche le costruzioni di alcuni materiali, ecc., la maggior parte delle quali sono altrove affidate all'industria privata (o sovvenzionata) ed autonoma.

CAPITOLO V

L'azienda finanziaria

SOMMARIO:

I. — Le finanze e la contabilità delle Ferrovie.

II. — Le tariffe.

III. — Il bilancio d'esercizio ferroviario. — La sistemazione finanziaria odierna.

IV. — Conclusioni.

I. — Le finanze e la contabilità delle Ferrovie.

Poichè le Ferrovie prussiane fanno parte diretta ed integrale dell'Amministrazione dello Stato, anche la loro azienda finanziaria non si specializza entro l'azienda generale dello Stato prussiano, tanto meno poi entro quella dell'Impero.

Le relazioni con le Autorità imperiali sono intime in materia militare e navale, ma in materia finanziaria, e più specialmente in materia finanziaria delle Ferrovie prussiane, l'Impero germanico non può interessarsi se non in quanto i profitti netti dell'azienda ferroviaria possano essere impiegati a pagare la quota annuale che la Prussia versa nella grande Cassa dell'Impero tedesco. Ma si tratta di puri e semplici rapporti indiretti; poichè il pagamento della quota annuale è, per il Regno di Prussia, un fatto di amministrazione interna nel quale le Autorità dell'Impero non possono intervenire. Grande influsso hanno Esse però sulla formazione delle tariffe generali di trasporto, il che costituisce un importantissimo principio, perchè — prevalendo in Germania, specie in riguardo ai passeggieri, il sistema delle tariffe uniche — non restano alle singole aziende ferroviarie che limitate facoltà di rilasciare tariffe speciali pei diversi trasporti ferroviari.

Ciò posto, vediamo in che modo sia costituita l'azienda finanziaria delle Ferrovie prussiane; vediamone però soltanto le linee generali, poichè l'addentrarci in questioni speciali non sarebbe a noi lecito, toccando l'argomento piuttosto il diritto costituzionale e la scienza finanziaria.

Due grandi organi centrali presiedono all' andamento dell'azienda finanziaria delle Ferrovie: il Ministero dei Lavori Pubblici ed il Ministero delle Finanze.

Il primo, incaricato della direzione dell'azienda tecnico-amministrativa, dirige anche l'azienda finanziaria nel suo movimento attuale: cioè sino al confronto delle spese con quello dell'entrate (ordinarie o straordinarie) dell'esercizio ferroviario di Stato.

Il bilancio d'esercizio serve poi di fondamento al così detto bilancio dell'Amministrazione ferroviaria, compilato anche esso dal Ministro dei Lavori Pubblici e posto a specificazione d'un capitolo del bilancio generale. Il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria è, naturalmente, più comprensivo di quello d'esercizio delle Ferrovie di Stato. Esso infatti abbraccia: in riguardo all'entrate (oltre quelle d'esercizio delle Ferrovie di Stato):

1) le entrate della Ferrovia Wilhelmshaven-Oldenburg;

2) le entrate delle Ferrovie private, nelle quali lo Stato è cointeressato;

3) alcune entrate speciali e straordinarie, non comprese nell'esercizio ferroviario di Stato;

4) le entrate straordinarie, non computabili in organico.

In riguardo alle spese (oltre le spese d'esercizio delle Ferrovie di Stato) il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria comprende:

1) la quota dell'Assia nei proventi della Cooperazione ferroviaria con la Prussia;

2) gli eccedenti spettanti al Baden, per alcuni tratti della linea Main-Neckar;

3) le spese per la Ferrovia Wilhelmshaven-Oldenburg;

4) le spese per il reparto ferroviario del Ministero dei Lavori Pubblici;

5) le spese per gl'interessi e per l'ammortizzazione (quota dell'Amministrazione ferroviaria per le spese d'interessi e d'ammortizzazione del debito pubblico e quota annuale al Gran Ducato di Brünswig);

6) le spese per costituire un fondo di pareggiamento;

7) le spese straordinarie ed uniche;

8) le spese speciali, da non computarsi in organico.

Le suddivisioni del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria sono — come si vede — molteplici, ma di gran lunga la più importante di tutte è quella che riguarda l'entrate e le spese del puro esercizio ferroviario della rete appartenente allo Stato. I conteggi speciali con l'Assia e col Baden non riguardano la nostra trattazione e così neppure quelli per la Ferrovia di Wilhelmshaven. Delle spese interne del reparto ferroviario abbiamo già detto: il computo ne è del resto semplicissimo, trattandosi di un grande Ufficio centrale al quale non spettano nè mansioni esecutive nè l'obbligo di provvedere direttamente alle spese dell'esecuzione materiale dei diversi servizi. Del fondo di pareggiamento e della quota d'ammortizzazione diremo tra breve.

Il bilancio dell'Amministrazione ferroviaria serve da allegato al bilancio generale dello Stato, con l'intervento, quindi, del Ministro delle Finanze. Il rimaneggiamento dei dati riassuntivi raccolti dal Ministro dei Lavori Pubblici (entrate e spese totali) l'impiego degli eccedenti delle entrate sulle spese, i ripari agli eventuali *deficit*, spettano appunto al Ministro delle Finanze, il quale deve mirare al pareggio tra le diverse spese ed entrate dello Stato. Ciò non implica, però, che gli eccedenti delle entrate ferroviarie debbano confondersi, appena giunti sotto il dominio del Ministro delle Finanze, con gli eccedenti o i disavanzi degli altri rami amministrativi. In virtù della legge 27 marzo 1882 essi debbono essere impiegati anzitutto a rimunerare con interessi il debito ferroviario dello Stato; poi a coprire i *deficit* verificatisi in altri rami sino alla somma di 2.200.000 marchi; infine all'ammortizzazione regolare del debito ferroviario. Ciò che rimane costituisce il reddito netto, che può impiegarsi come sembri più opportuno. La legge 3 maggio 1903 è però — anche a questo proposito — intervenuta a stabilire che una parte dei redditi netti debba impiegarsi a costituire un fondo di pareggiamento di 200.000.000 di marchi; fondo che ha lo scopo: 1) di formare una somma disponibile, in previsione dell'aumento delle costruzioni ferroviarie (marchi 30.000.000); 2) di operare il pareggio nelle annate in cui l'esercizio ferroviario sia in disavanzo; 3) di salvaguardare il bilancio negli anni in cui l'Amministrazione delle Ferrovie richieda spese

o sussidi straordinari. Quando però il fondo di 200.000.000 di marchi sia liquidamente versato, l'impiego dei redditi netti ferroviari torna ad essere pienamente libero.

Il bilancio dell'esercizio ferroviario, compilato anch'esso dal Ministero dei Lavori Pubblici nella sua funzione di organo centrale direttivo dell'azienda ferroviaria di Stato, non forma dunque che la giustificazione fondamentale d'un capitolo del bilancio generale dello Stato (1).

Non rientra nel nostro compito esaminare con quali tecnici sistemi venga compilato codesto bilancio generale. Dal punto di vista costituzionale esso è una legge proposta dal Governo, per la quale necessita l'approvazione delle due Camere e la sanzione del Re e per la quale sono responsabili in generale il Ministro delle Finanze ed in particolare i singoli Ministri e quindi anche il Ministro dei Lavori Pubblici.

Ma, prima di passare all'esame della formazione del bilancio d'esercizio e della contabilità ferroviaria, dobbiamo dare alcuni schiarimenti indispensabili alla comprensione di questa materia.

Le Ferrovie prussiane sono state comprate o costruite dallo Stato, il quale ha dovuto emettere a tal uopo un prestito che al 1° aprile 1880 ascendeva a 1.498.853.100 marchi: per questo debito lo Stato si è per una parte obbligato a pagare degli interessi (in genere del $3\frac{1}{2}$ o del 3 %). Non si deve però confondere il debito ferroviario con il capitale d'impianto delle Ferrovie. Quest'ultimo è — e deve essere in un'azienda regolare — di gran lunga superiore al primo. Al capitale d'impianto vennero infatti gradatamente attribuite tutte le spese straordinarie, coperte coi redditi netti delle Ferrovie: inoltre occorre ricordare che i debiti delle Società private verso lo Stato dovettero di necessità annullarsi, non potendo lo Stato essere debitore di sè stesso, mentre queste somme rimasero naturalmente comprese nel capitale d'impianto.

---

(1) Il bilancio del reparto *A* (per le costruzioni) costituisce un capitolo a parte.

Il debito ferroviario costituisce però un onere generale dello Stato: esso non è quindi che un ramo del debito pubblico e così la sua rimunerazione come il suo progressivo ammortamento, sono regolati a parte da Uffici o da Commissioni speciali. L' Amministrazione ferroviaria si limita a pagare la sua quota.

Tutto ciò è, del resto, coerente al principio della fusione amministrativa delle Ferrovie nell'organismo dello Stato. Avendo costituito un Ministero, che presieda direttamente alle Ferrovie di Stato, non sembra più possibile un trattamento speciale, senza scompaginare tutta l'Amministrazione dello Stato! Ma uniformità e concordanza di principî non sono però sinonimi di bontà: riserviamo quindi a più tardi le nostre osservazioni e le nostre critiche.

Ora vediamo in che modo si formi il bilancio ordinario d'esercizio. Esso non si costituisce — come in Svizzera — in seguito alla riunione dei veri e propri bilanci delle singole Direzioni con quelli dell' organo centrale. Qui, invece, gli organi percettivi ed esecutivi locali tengono varie e distinte contabilità; le Direzioni le controllano, sorvegliano ed elaborano mediante la loro Cassa principale e i loro Uffici di controllo. I dati così raccolti e disposti secondo il formulario normale pervengono infine mensilmente od annualmente al Ministero dei Lavori Pubblici, che li raggruppa e li fonde nel bilancio d'esercizio. Codesto raggruppamento e questa fusione avvengono però in conformità ad uno schema ordinario, per mezzo del quale si distinguono e si specializzano le entrate e le spese.

L'entrate sono ripartite: 1) entrate del traffico dei passeggieri e dei bagagli; 2) entrate del traffico delle merci; 3) entrate derivanti dalle concessioni di forniture per la linea; 4) entrate derivanti dalle concessioni di forniture per il materiale d'esercizio; 5) entrate derivanti da vendite e da altri pagamenti; 6) entrate diverse.

Le spese si suddividono: 1) stipendi; 2) indennità d'alloggio agli impiegati; 3) rimunerazione agli assistenti e salari; 4) indennità di viaggio, di trasloco, paghe addizionali; 5) rimunerazioni e sussidi straordinari agli impiegati subalterni; 6) rimunerazioni e sussidi straordinari agli impiegati alti e medi del servizio tecnico;

7) rimunerazioni e sussidi straordinari agli impiegati alti e medi; 8) sussidi agl'impiegati in ritiro, pensioni e sussidi ai superstiti degli impiegati; 9) sussidi per gli operai e per i loro superstiti; 10) spese per le istituzioni per il benessere del personale; 11) spese per la manutenzione, per l'ampiamento dell'inventario e per la condizionatura del materiale di esercizio; 12) spese per la manutenzione, l'adempimento e il rinnovamento delle costruzioni; 13) spese per la manutenzione, pel compimento e pel rinnovamento dei mezzi d'esercizio e degli impianti meccanici; 14) ricompense per l'uso di linee o stazioni appartenenti a terzi, e per le prestazioni di impiegati di altre Ferrovie; 15) risarcimenti per l'uso di materiali d'esercizio appartenenti a terzi; 16) spese diverse.

La contabilità delle entrate del traffico dei passeggieri, dei bagagli e delle merci, avviene pel tramite delle Casse delle stazioni (Casse di vendita dei biglietti e Casse dell'Ufficio spedizioni). I proventi delle Casse di vendita dei biglietti sono contrassegnati in tre libri: uno che contiene il numero dei biglietti esistenti in Ufficio; un altro che contiene il numero e la destinazione dei biglietti venduti; un terzo che giustifica le somme di danaro esistenti in Cassa. Ogni mese ciascun Ufficio deve inviare un conto alla propria Direzione e versare le somme riscosse alla Cassa principale delle Direzioni che le computa tra le entrate lorde. Il controllo avviene per opera dell'Ufficio di controllo del traffico (Sezione I), il quale, riunendo tutti i conti mensili delle diverse Casse di vendita, compila una *lista* che trasmette alla Cassa centrale. Per il conteggio con le altre Ferrovie private o straniere vi sono degli speciali Uffici di contabilità.

In simil guisa si procede per le entrate che provengono dalla spedizione dei bagagli.

Assai più complicata è la contabilità per le spedizioni delle merci, la quale è sottoposta a molteplici e rigorosissime formalità. Essa richiede la tenuta di diversi libri di conti: anzitutto il libro delle « affrancazioni », poi il libro per il « controllo degli oggetti ricevuti », il libro per le « tasse accessorie di trasporto », il libro per gli « assegni », il libro per le « spedizioni a pronta cassa », il libro per i « trasporti a pagamento ritardato », il libro per i « de-

positi, cauzioni ecc. », infine il libro generale di « pareggiamento » che riassume e comprende le diverse contabilità speciali. Gli Uffici di spedizione debbono spedire mensilmente agli Uffici di controllo del traffico (Sezione II) un conto generale delle spedizioni e degli arrivi. Il procedimento è quindi analogo a quello delle entrate del traffico dei passeggieri.

Dall'insieme dei conti mensili controllati dalle Sezioni I e II degli Uffici di controllo del traffico si formano le entrate annuali lorde delle singole Direzioni: e queste, a lor volta riunite, costituiscono le entrate lorde dell'esercizio ferroviario compilate dalla Sezione finanziaria del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il principio che regola le spese è: *che nessuno possa fare una spesa quando non abbia l'autorizzazione al pagamento.* Questa autorizzazione deve essere concessa dalle Autorità competenti; in generale dalle Casse superiori o da quelle inferiori. Le spese d'esercizio si coprono con le entrate d'esercizio ed in ispecie con le entrate di trasporto, mentre le entrate diverse sono consegnate per intero dalle Casse minori a quelle maggiori, poichè altrimenti la loro contabilità diverrebbe estremamente complicata. Le Casse percettive (stazioni, Uffici spedizioni, ecc.) trattengono — di regola — le somme necessarie alle spese ordinarie di alcuni giorni: per più lunghi periodi e per le spese straordinarie debbono richiedere l'autorizzazione della Cassa superiore (Cassa delle Direzioni). Anche qui prevale il sistema dei rendiconti mensili delle Casse inferiori alla Cassa superiore e quello della tenuta dei conti in partite diverse. Le contabilità delle Casse superiori delle Direzioni pervengono finalmente alla Divisione finanziaria del Ministero dei Lavori Pubblici e, dopo essere state controllate ed esaminate dalla Camera superiore dei Conti (*Oberrechnung Kammer*), costituiscono le spese totali lorde d'esercizio.

Il raffronto delle entrate totali e delle spese totali forma appunto il così detto bilancio d'esercizio.

Diversamente regolata è la contabilità delle costruzioni e quella delle spese straordinarie: ma esse sono per noi meno interessanti. A proposito delle spese d'esercizio notiamo che, quando esse avvengano mediante convenzione, mediante aggiudicazione

pubblica o mediante conclusione di contratti di prestazione d'opera, le competenze — a tenore della legge d'organizzazione amministrativa — sono ben definite e costrette entro imprescindibili limiti finanziari. Qualora però una spesa abbia ottenuto la definitiva approvazione, essa viene effettuata mediante quei diversi conteggi di Cassa, dei quali abbiamo dato più sopra un breve accenno.

II. — Le tariffe.

Posti i principî della contabilità dovremmo ora riferire, con il sussidio di dati statistici, l'odierna situazione finanziaria delle Ferrovie prussiane, deducendola dai bilanci d'esercizio degli ultimi anni, bilanci dei quali ci occupiamo più specialmente, come quelli che colpiscono il vivo movimento dell'azienda ferroviaria.

Ma prima è necessario dire delle tariffe, le quali costituiscono un elemento indispensabile alla comprensione dell'azienda finanziaria delle Ferrovie prussiane.

Nella formazione delle tariffe intervengono parecchi organi. Anzitutto le Autorità legislative dell'Impero, le quali — come vedemmo — devono procurare di ottenere l'uniformità delle tasse di trasporto in tutta la Germania. Esse però non possono esprimere che leggi di tendenza, mentre la pratica esplicazione dei principî da esse posti spetta ai singoli Stati, trattandosi di materia finanziaria interna.

Intervengono quindi le Assemblee legislative e — a nostro riguardo — la Dieta prussiana. A tenore della legge 1882 (sui Consigli ferroviari) gli elevamenti delle tariffe non possono farsi che per legge, salvo che essi non si stabiliscano per raggiungere l'uniformità dei prezzi di trasporto. Ma siccome questo caso è il più frequente e comprende le deliberazioni delle Associazioni ferroviarie tedesche e gli accordi con le altre Ferrovie di Stato, così la maggior parte delle disposizioni nelle tariffe son prese mediante Decreti del Ministro, al quale — come si vede — è riservata una grande libertà d'azione. La legge 1882 parla — del resto — di elevamento delle tariffe: la diminuzione di esse, la diversa classificazione delle merci ecc., possono dunque effettuarsi anche per ordine

ministeriale, salva restando — naturalmente — la competenza degli organi consultivi. La quale è, in questo campo, importantissima.

All'esame dei corpi consultivi ed in ispecie a quello del *Landeseisenbahnrath* debbonsi, infatti, sottoporre tutte le tariffe e le loro modificazioni. L'indagine del *Landeseisenbahnrath* è piuttosto economico-sociale che tecnica; appunto perciò essa è notevolissima, perchè — a proposito delle tariffe — i criteri tecnici, se non esulano interamente, hanno però assai minore influenza degli altri.

Anche la Conferenza generale delle Amministrazioni ferroviarie tedesche ha, a questo riguardo, un'enorme influenza. Abbiamo visto (cap. II, § 5) come in connessione ad essa vi siano una « Commissione per le tariffe » ed un « Consiglio dei maggiori interessati », i quali hanno lo scopo di esaminare tutte le proposte di modificazione delle tariffe e di sottoporre i risultati delle loro indagini alla Conferenza, le cui deliberazioni prese a quattro quinti di maggioranza sono obbligatorie. Si può quindi asserire che la maggior parte delle modificazioni delle tasse di trasporto viene stabilita in seno all'Associazione, e di lì passa per l'applicazione al Ministero dei Lavori Pubblici, dopo il consulto obbligatorio del Consiglio nazionale ferroviario. Il che giustifica la suaccennata prevalenza ministeriale in riguardo alle tariffe. Il Ministro, od il suo rappresentante, deve intervenire alle Assemblee dell'Associazione e darvi il suo voto che è fra tutti il più importante. Ma se egli fosse in precedenza legato dalle leggi interne prussiane, il suo suffragio non avrebbe alcun valore, nè alcuna efficacia avrebbero le deliberazioni dell'Assemblea, di fronte alla quale i singoli Membri si impegnano di applicare le disposizioni sociali anche nelle loro rispettive reti ferroviarie. Nè del resto si può, in questo caso, parlare d'usurpazione o di diminuzione delle prerogative parlamentari, perchè — come dicemmo — all'Assemblee rappresentative prussiane manca precisamente il diritto d'iniziativa.

Vediamo ora succintamente le diverse tariffe di trasporto, che si applicano in Prussia.

Le tariffe per i viaggiatori furono stabilite di comune accordo da tutte le Ferrovie tedesche e approvate dal Ministro prussiano dei Lavori Pubblici.

Esse si ripartiscono così:

CLASSE	Tassa per km. in pfennig	*Osservazioni*
I	7	
II	4,5	Il pfennig equivale a cent. 1,25.
III	3	
IV	2	

Non vi sono ribassi per i biglietti d'andata e ritorno.

Alle tasse chilometriche va aggiunta una tassa speciale, fissa per alcuni treni diretti (*D. Zug*) ossia:

	Classe I e II (marchi)	Classe III [1] (marchi)
Km. 1-75	0,50	0,25
» 76-150	1,—	0,50
» 151 e oltre	2,—	1,—

A queste tariffe si debbono aggiungere le tasse di bollo [2] (legge 3 giugno 1906), le quali sono così stabilite:

Prezzo del biglietto (marchi)	Classe I (pfennig)	Classe II (pfennig)	Classe III (pfennig)
da 0,60 a 2,—	20	10	5
» 2,— » 5,—	40	20	10
» 5,— » 10,—	80	40	20
» 10,— » 20,—	160	80	40
» 20,— » 30,—	240	120	60
» 30,— » 40,—	360	180	90
» 40,— » 50,—	540	270	140
» 50,— e oltre	800	400	200

[1] I treni diretti non hanno mai la IV classe: per la IV classe non si esigono tasse di bollo.

[2] La legge sul bollo imperiale del 1906 inasprì alquanto le tasse fissate dalla legge precedente (14 giugno 1900).

Uniche eccezioni a queste tariffe sono: le tariffe delle Ferrovie di città di Berlino e d'Amburgo; i ribassi per i bambini, scolari ed operai e per i viaggiatori nei treni speciali; i ribassi per i biglietti domenicali. Degna di speciale rilievo è l'eccezione dei biglietti combinabili, che valgono per tutti i treni senza pagamento di *sopratassa* alcuna, per i quali le tariffe chilometriche si computano così:

CLASSE	Tassa chilometrica in pfennig
I	7,3
II	4,8
III	3,2

Le tariffe del 1907 hanno soppresso il bagaglio libero e la tenue tassa che per esso si pagava; esse sono così stabilite per tutti i trasporti di bagagli (in marchi):

Km.	Zone chilometriche	Kg. 1-25	Kg. 26-50	Kg. 51-75	Kg. 76-100	Kg. 101-125	Kg. 126-150	Kg. 151-175	Kg. 176-200
1-25	I	—,20	—,40	—,60	,80	1,—	1,20	1,40	1,60
26-50	II	—,25	—,50	—,75	1,—	1,25	1,50	1,75	2,—
51-100	III	—,50	1,—	1,50	2,—	2,50	3,—	3,50	4,—
101-150	IV	—,75	1,50	2,25	3,—	3,75	4,50	5,25	6,—
151-200	V	1,—	2,—	3,—	4,—	5,—	6,—	7,—	8,—
201-250	VI	1,25	2,50	3,75	5,—	6,25	7,50	8.75	10,—
251-300	VII	1,50	3,—	4,50	6,—	7,50	9,—	10,50	12,—
301-350	VIII	1,75	3,50	5,25	7,—	8,75	10,50	12,25	14,—
351-400	IX	2,—	4,—	6,—	8,—	10,—	12,—	14,—	16,—
401-450	X	2,25	4,50	6,75	9,	11,25	13,50	15,75	18,—
451-500	XI	2,50	5,—	7,50	10,—	12,50	15,—	17,50	20,—
501-600	XII	3,—	6,—	9,—	12,—	15,—	18,—	21,—	24,—
601-700	XIII	3.50	7,—	10,50	14,—	17,50	21,—	24,50	28,—
701-800	XIV	4,—	8,—	12,—	16,—	20,—	24,—	28,—	32,—
oltre 800	XV	5,—	10,—	15,—	20,—	25,—	30,—	35,—	40,—

Le ultime tariffe di trasporto per le mercanzie (applicate il 1° aprile 1907) furono stabilite quasi contemporaneamente al nuovo regolamento di trasporto (applicato il 1° aprile 1906). Esse

però sono soggette ad una revisione annuale per opera delle apposite Commissioni.

Il computo delle tariffe avviene per mezzo delle così dette tabelle chilometriche (tasse ordinarie). Ai prezzi segnati nella tariffa si aggiungono le tasse supplementari.

La tariffa chilometrica è assai complicata: ne portiamo qui un breve saggio per le distanze da 1 a 10 e da 101 a 110 km.

Tasse di trasporto calcolate in pfennig per 100 kg.
(o in marchi per 10 tonnellate).

Distanze in km.	Spedizioni parziali			Vagoni completi						Tariffe speciali				
	G. V.	P. V. classi generali	P. V. speciale tariffa per alcune merci	Classe generale		Tariffa speciale				Legno della tariffa spec. II	Materie greggie	Pietre	Pietre lavorate	Materiale stradale
				A^1(1)	B	A^2	I	II	III					
1	22	11	11	11	9	7	6	6	6	6	—	—	—	—
2	24	12	12	11	9	7	7	7	7	7	—	—	—	—
3	26	13	12	12	10	8	7	7	7	7	—	—	—	—
4	28	14	13	13	10	8	8	7	7	7	—	—	—	—
5	32	16	14	13	11	9	8	8	7	8	—	—	—	—
6	34	17	15	14	12	9	9	8	8	8	—	—	—	—
7	36	18	16	15	12	10	9	8	8	8	—	—	—	—
8	38	19	16	15	13	10	10	9	8	8	—	—	—	—
9	40	20	17	16	13	11	10	9	8	9	—	—	—	—
10	42	21	18	17	14	11	11	10	9	9	—	—	—	—
101	252	126	101	88	73	63	57	47	34	42	29	29	29	24
102	254	127	102	88	73	63	58	48	34	43	29	29	29	24
103	256	128	102	89	74	64	58	48	35	43	30	30	29	24
104	258	129	103	90	74	64	59	48	35	43	30	30	30	24
105	260	130	104	90	75	65	59	49	35	44	30	30	30	25
106	262	131	105	91	76	65	60	49	35	44	30	30	30	25
107	264	132	106	92	76	66	60	49	36	44	31	31	30	25
108	266	133	106	92	77	66	61	50	36	44	31	31	30	25
109	268	134	107	93	77	67	61	50	36	45	31	31	30	25
110 ecc.	270	135	108	94	78	67	62	51	36	45	31	31	30	25

(1) Le divisioni A^1 A^2 B, si riferiscono alle categorie generali dei vagoni merci di diversa portata.

Abbiamo dato nella tabella i prezzi per 100 kg. (o 10 tonn.); per i pesi minori il prezzo di trasporto si calcola così:

Peso minimo = 20 kg.

Tariffa minima = 50 pfennig (Grande velocità) o 30 pfennig (Piccola velocità).

Oltre 20 kg. si computano le frazioni di 10 kg. (le frazioni inferiori a 10 kg. valgono come 10 kg. interi); il prezzo si calcola di 5 in 5 pfennig.

Alle tariffe ordinarie occorre aggiungere: 1) la tassa di bollo equivalente a 20 pfennig per le spedizioni inferiori a 25 marchi ed a 50 pfennig per le spedizioni inferiori a detta somma; 2) le tasse supplementari ossia: *a*) tassa di pesatura equivalente a 5 pfennig per 100 kg. nelle spedizioni parziali ed a 4 pfennig per le spedizioni a vagone completo; *b*) tassa di conteggio, 10 pfennig, cioè, per l'enumerazione di ogni venti pezzi di merce; *c*) tassa di carico e scarico, per le spedizioni parziali superanti 750 kg. 4 pfennig ogni 100 kg., per le spedizioni a vagone completo 3 pfennig; *d*) tassa per l'uso delle gru meccaniche, al massimo, 50 pfennig per ogni vagone caricato; *e*) tassa di deposito per oltre ventiquattro ore in luoghi riparati o nei vagoni: per le spedizioni parziali 10 pfennig per ventiquattro ore e per 100 kg., per le spedizioni a vagone completo 4 pfennig. Per i depositi in luogo scoperto la tassa è di 2 pfennig per dieci giorni e per metro quadrato di superfice. Vi sono poi altre tasse supplementari per l'affitto di copertoi, per le operazioni di dogana, per la dichiarazione d'interesse, per le comunicazioni agli aventi diritto, per la disinfezione ecc.

Tutte le merci non comprese nelle classificazioni speciali, debbono pagare le tasse ordinarie di trasporto (categoria generale). Quelle comprese nella classifica annessa alle tariffe godono delle diverse tariffe speciali, segnate nella tabella, le quali si riferiscono in genere alle merci spedite per vagone completo. Anche per le spedizioni parziali a Grande velocità o a Piccola velocità si concedono dalla classifica alcune speciali facilitazioni, che qui non riportiamo per brevità. Le tariffe eccezionali, stabilite in genere dalle Autorità dell'Impero, si applicano alle merci annoverate nella

tabella; esse possono essere protettive (con aggravio) o estensive (con diminuzione del prezzo di trasporto).

Il sistema delle tariffe che vige in Germania, differisce assai da quello degli altri paesi per quello che riguarda il trasporto dei passeggieri che è regolato secondo la tariffa unica, ossia senza facilitazioni per le andate e ritorno, per gli abbonamenti, per le grandi distanze, ecc. come avviene in molti altri paesi. Per le merci il sistema non è rigido: vi sono tariffe speciali ed anche eccezionali, vi sono le tasse supplementari, ecc. proprio così come si pratica altrove. Una particolarità è che le spedizioni a vagone completo non siano dalla tariffa contemplate, — come ad esempio in Svizzera — soltanto quali merci a Piccola velocità, ma possano avvenire sia a Grande che a Piccola velocità.

Tali le tariffe nel loro procedimento costitutivo e nella loro realtà. Abbiamo tralasciato a bella posta di dire delle tariffe per il trasporto degli animali, dei cadaveri, ed in genere di tutte le eccezioni alla surriportata tabella, essendo sufficiente alla comprensione delle tariffe adottate dalle Ferrovie prussiane la cognizione di quelle per le tre massime categorie di trasporti, ossia per i passeggieri, per i bagagli e per le merci.

III. — Il bilancio d'esercizio ferroviario. La situazione finanziaria odierna.

Il bilancio d'esercizio si presentava così nelle due ultime annate 1908-909 (in marchi):

ENTRATE	1908	1909	PERCENTUALE 1908	PERCENTUALE 1909
A) Entrate dal traffico:				
1) persone e bagagli	539.393.922	580.080.795	28,24	28,58
2) merci	1.244.911.712	1.321.115.500	65,17	65,09
Totale	1.784.305.634	1.901.196.295	93,41	93,67
B) Entrate speciali:				
1) cessioni di impianti ferroviari ai terzi	41.648.987	45.613.497	2,18	2,25
2) cessioni di materiale rotabile	27.197.987	19.096.775	1,42	0,94
3) somme straordinarie ricavate dalle vendite	36.317.268	41.259.341	1,90	2,03
4) entrate diverse	20.767.151	22.429.078	1,09	1,11
Totale	125.931.393	128.398.691	6,59	6,33
Totale generale	1.910.237.027	2.029.594.986	100,—	100,—
Media per km.	52.975	54.973		

SPESE	1908	1909	PERCENTUALE 1908	PERCENTUALE 1909
A) Per il personale:				
1) stipendi	307.618.745	299.210.931	21.58	21,37
2) indennità d'alloggio	39.851.743	54.215.287	2.80	3,87
3) salari	195.319.500	190.596.917	13,70	13,61
4) diarie e indennità di viaggio e di trasloco	47.797.687	46.747.343	3,35	3,34
5) rimunerazioni straordinarie	7.528.881	7.528.308	0,53	0,53
6) pensioni ecc..	79.942.800	85 493.991	5,61	6,11
Totale	677.059.356	683.787.977	47.57	48,83
B) Spese reali:				
7) manutenzione e ampliamento degli inventari e dei materiali	189.360.670	184.930.264	13,28	13,21
8) manutenzione, riparazioni e rinnovamento degli immobili	268.566.000	252.813.000	18,84	18,05
9) manutenzione, riparazioni ecc. delle macchine e vagoni	231.476.644	230.557.286	16,24	16,47
10) uso di linee e d'altro personale	8.130.786	8.691.758	0,57	0,62
11) uso di rotabili da terzi	14.918.592	9.690.843	1,05	0,69
12) spese diverse	34.887.388	29.797.338	2,45	2,13
Totale	747.330.080	726.480.489	52,43	51,17
Totale generale	1.424.389.436	1.410.268.466	100,—	100,—
Media per km.	39.395	37.927		

Paragonato con il bilancio preventivo dello stesso anno, il bilancio 1909 diede 78.777.986 marchi (4,04 %) più del previsto, mentre le spese furono di 5.904.223 marchi (0,86 %) in meno delle previsioni.

In confronto al 1908 le entrate furono nel 1909 superiori di 119.357.965 marchi (6,25 %). L'annata 1908 non fu però annata normale, poichè anche essa sentì l'influsso della crisi generale: nel 1909 si verificò quindi, oltre l'incremento annuale dovuto all'espansione industriale tedesca, anche l'aumento dovuto alla ripresa del traffico. Le principali note differenziali tra i due bilanci, in riguardo alla ripartizione delle spese, sono: da un lato l'incremento delle spese per il personale (6,94 %), dovuto in gran parte all'aumento delle indennità d'alloggio, concessa appunto nel 1909, ed all'aumento considerevole del numero dei pensionati; dall'altro lato la diminuzione delle spese reali, specie in riguardo alle spese per la manutenzione e il rinnovamento dei fabbricati, con una percentuale del 4,13 % in meno. L'economie ottenute in questo ramo coprirono ampiamente le maggiori spese dell'altro, di modo che le spese totali del 1909 furono sempre minori di quelle del 1908 di 25.124.120 marchi, ossia dell'1,76 %, nonostante che le entrate fossero considerevolmente aumentate. Il bilancio d'esercizio 1909 è quindi assai più propizio di quello del 1908 il quale, del resto, non era stato poi così sfavorevole come altrove.

Ma il solo bilancio d'esercizio non è sufficiente per dare una comprensione esatta delle condizioni attuali dell'azienda finanziaria delle Ferrovie prussiane, occorre quindi riportare e confrontare i due bilanci 1908 e 1909 dell'Amministrazione generale delle Ferrovie.

Essi si presentavano così (in marchi):

CHIUSURA DEI CONTI	1908	1909
I) Ferrovie amministrate dallo Stato:		
Entrate d'esercizio	1.910.237.021	2.029.594.986
Spese d'esercizio	1.425.397.436	1.400.273.313
Eccedente d'esercizio	484.839.585	629.321.673
II) Azienda generale ferroviaria:		
a) ordinaria		
Entrate generali ordinarie	1.913.759.199	2.031.281.541
Spese ordinarie (esclusi gli interessi, l'ammortizzazione ed il fondo di pareggiamento)	1.441.345.934	1.417.653.221
Eccedente	472.413.265	613.628.320
Dedotti gl'interessi del debito ferroviario, l'ammortizzazione ed il fondo di pareggiamento	270.420.075	282,896.991
Eccedente	201.993.190	330.731.329
b) straordinaria		
Entrate straordinarie	38.703.095	7.705.357
Spese straordinarie	140.778.443	154.314.106
Diminuzione	102.075.348	146.608.749
Resta l'eccedente	99.917.842	184.122.580
c) Spese fuori dell'organico		
Entrate	206.306	601.809
Spese	951.853	1.254.199
Diminuzione	745.547	652.390
Eccedente netto	99.172.295	183.470.190

Da questo raffronto si deduce che, anche nel 1908, le Ferrovie prussiane son riuscite a pagare tutte le spese d'esercizio, quelle degli interessi e ammortamenti del capitale, le spese straordinarie per gli ampiamenti delle costruzioni, rimunerando oltre ciò dell'1,20 % il capitale ferroviario prussiano.

Nel 1909, annata assai più prospera, la rimunerazione salì al 2,10 %, percentuale che è davvero assai notevole, quando si pensi che per una gran parte di detto capitale (ossia per il « debito ferroviario ») le Ferrovie prussiane pagano a parte gl'interessi ed una quota — alquanto lieve però — d'ammortamento. I risultati sono forse un poco attenuati qualora si tenga conto del fatto che nei 9.974.033.096 marchi, somma cui ascendeva nel 1909 il capitale ferroviario, debbono computarsi i versamenti annuali straordinari, per i quali la rimunerazione del 2,10 % è scarsa e quella dell'1,20 %

derisoria, trattandosi in genere di spese d'ampliamento della linea e per l'incremento del traffico. Ma, se il Ministero dei Lavori Pubblici dichiarasse di rimunerare soltanto quella parte del capitale ferroviario che eccede il debito totale delle Ferrovie, gli interessi sarebbero quasi fantastici!! Tuttociò è però una questione di forma; la realtà è che l'azienda finanziaria delle Ferrovie prussiane si trova — ed è forse l'unica fra le altre sue compagne del bilancio generale del Regno di Prussia — in uno Stato di crescente prosperità.

IV. — Conclusioni.

Poco abbiamo da dire sul sistema di formazione dei bilanci: sistema analogo alle altre branche amministrative nazionali, e simile a quelli stranieri. Molto avremmo a dire sulla dipendenza finanziaria delle Ferrovie di Stato: ci limiteremo però a pochi appunti.

Dato il sistema generale della parificazione delle Ferrovie alle altre Amministrazioni dello Stato, il principio della dipendenza o meglio dell'assoluta compartecipazione finanziaria sembra ed è logico, appunto perchè analogico. Ma non è detto che il procedimento per virtù d'analogia sia di tutti il migliore. Le Ferrovie non possono considerarsi alla stregua delle dogane e dei dominî forestali! esse sono uno strumento attivo e produttivo di ricchezza, poichè soddisfano un immediato bisogno del pubblico: la loro « industrialità » è oggi indiscussa, il che giustifica altresì le specialità di trattamento che lo Stato operi a loro riguardo. Non crediamo quindi che — volendo — sarebbe stato impossibile concedere alle Ferrovie se non una vera e propria autonomia, almeno una maggiore « specializzazione finanziaria », attribuendo loro direttamente la gestione e amministrazione del capitale e del debito ferroviario. Se il concetto delle Ferrovie come azienda economica che ha fine in sè stessa cozzava con quello delle Ferrovie facenti parte integrale dell'organismo dello Stato, esso non contrastava punto con il criterio intermedio delle specialità di trat-

tamento. Ma, cosa fatta capo ha; a noi non compete che esaminare gli inconvenienti ed i vantaggi.

Gli inconvenienti sono moltissimi. Anzitutto la maggiore artificiosità che presenta il conto del capitale ferroviario, tenuto dal Ministro dei Lavori Pubblici, mentre il debito ferroviario spetta al Ministro delle Finanze ed alle Commissioni speciali, sicchè non è possibile trovare un ragguaglio tra di essi neppure nel bilancio generale dello Stato, il quale del primo non si occupa. Dal che deriva l'impossibilità di tenere le contabilità speciali, quali il conto profitti-perdite, d'ammortamento, ecc., che pur tanto giovano all'esatta comprensione dell'azienda finanziaria ad ai pronti ripari che vi si debbano eventualmente apporre. Vi è poi l'inconveniente generale, quello cioè delle maggiori possibili inframmettenze politiche, che sarebbe — col sistema prussiano — assai acuito se i costumi parlamentari di questa Nazione non fossero molto diversi da quelli di altri paesi. V'è però un vantaggio: cioè la maggiore rapidità di fusione e di compilazione.

Quanto alle tariffe tutti si ricordano che esse — in ispecie quelle per i passeggieri — furono assai avversate. Il nuovo aumento posto dalla legge sul bollo fu davvero gravoso. In riguardo ai viaggiatori se il prezzo dei biglietti normali è abbastanza moderato, quello dei biglietti d'andata e ritorno (ai quali non è concesso alcun ribasso) è gravissimo. Ora, poichè è noto che in tutte le aziende ove vi sono i biglietti di andata e ritorno veri e propri questi rappresentano il maggior numero, si comprende tutto l'aggravio imposto ai passeggieri. Nè è valido argomento il dire che il biglietto normale odierno fu calcolato in base alla metà del prezzo dei precedenti biglietti d'andata e ritorno: se prima i prezzi erano esorbitanti, ciò non toglie che siano ora elevati. L'aggiunta, del resto, della duplice tassa di bollo della duplice sopratassa pei treni diretti, diminuisce di gran lunga la portata della concessione fatta. La Germania è poi un paese vastissimo; necessiterebbe quindi l'istituzione di biglietti differenziali, di carte d'abbonamento per zone o radiali, per facilitare i rapporti tra i centri più lontani.... ma di tutto ciò non vi è traccia alcuna. I biglietti domenicali, quelli per gli scolari e per gli operai: ecco — presso a

poco — tutte le facilitazioni per il pubblico! Più duttile e più favorevole per gli speditori è il sistema delle tariffe per le merci, anche esso però abbastanza elevato: alte sono le tariffe per i bagagli, tanto più perchè sono state di recente soppressi i 20 o 30 kg. liberi, che prima erano concessi ai passeggieri. Si dirà che tutto ciò necessita all'azienda finanziaria delle Ferrovie: ma abbiam già visto che essa prospera e che potrebbe benissimo sopportare il colpo iniziale d'una diminuzione delle tariffe, il quale sarebbe presto ricompensato dall'aumento del traffico. Il fatto vero è però questo: cioè che i 180 e 200 milioni di reddito netto ferroviario necessitano a coprire i disavanzi delle altre branche dello Stato. Il che significa che questi eccedenti netti — per quanto essi si intitolino con recente denominazione, « rimunerazione del capitale ferroviario » — derivano da una vera e propria tassazione indiretta. Il capitale ferroviario è di 10 miliardi, il debito di circa 9 miliardi, per i quali le Ferrovie stesse pagano gl' interessi e l'ammortamento. La differenza di circa un miliardo, anche generosamente computata per intero e generosamente rimunerata al 4 %, importerebbe appena 40 milioni annui. Circa 120 a 160 milioni restano dunque allo Stato e sono somme ingenti che derivano dalla tassazione indiretta così come i dividendi degli Azionisti delle Ferrovie private derivano dal Monopolio.

Con ciò non vogliamo concludere che le tariffe debbano essere ribassate: lo Stato ha bisogno di 150 milioni all'anno ed i contribuenti debbono sborsarli sotto forma di tassa di trasporto. Notiamo però soltanto che la « nazionalizzazione » non ha portato quelle conseguenze finanziarie, che i così detti « socialisti di Stato » si ripromettevano, e che essa si è rivolta precisamente in senso contrario alle loro previsioni.

CAPITOLO VI.

L'esplicazione dei servizi — La politica ferroviaria Conclusioni

---

SOMMARIO:

I. — L'esplicazione dei servizi.

II. — La politica ferroviaria.

III. — Conclusioni.

I. — L'esplicazione dei servizi.

Un breve cenno sugli esecutori e sull'esecuzione materiale dei vari servizi e così pure alcuni dei dati più recenti sul materiale, sulla linea e sul traffico delle Ferrovie prussiane sono pur necessari, poichè servono di sussidio a quanto più sopra abbiam detto e giovano anche quale base per le nostre conclusioni.

I vari servizi ferroviari, che si svolgono sotto il controllo delle Ispezioni, possono raggrupparsi in quattro grandi categorie: servizio delle stazioni, servizio dei treni, servizio della linea e servizio delle officine. Nel servizio delle stazioni sono compresi i servizi dei segnali, degli scambi, della polizia ferroviaria, della manutenzione ordinaria (pulizia, assetto ecc.) dei locali e dei vagoni; nel servizio della spedizione dei treni la polizia ferroviaria, l'igiene dei trasporti ecc.; nel servizio della linea, la polizia ferroviaria, la sorveglianza dei telegrafi, la manutenzione, le riparazioni ed i rinnovamenti della via ferrata e degli stabili; nel servizio delle officine le riparazioni delle macchine e dei vagoni, gli approvvigionamenti e la condizionatura del materiale d'esercizio, il servizio degli impianti elettrici e d'illuminazione ecc. Tutto questo enorme insieme d'incombenze è regolato da un numero stragrande di ordinanze e di regolamenti, dei quali riportammo in nota al cap. I i più importanti. Supreme norme regolatrici dell'esplicazione dei servizi detta il regolamento di trasporto (1907), del quale abbiamo però già detto a proposito delle tariffe. Ma in un così complesso insieme di ordinamenti ferroviari noi non possiamo penetrare: ci basta dare

un cenno fuggevole ai diversi servizi e dire per ciascuno gli ultimi risultati [1].

Presiedono al servizio delle stazioni i Capi stazione di I e II classe e gli Amministratori delle stazioni. I primi sono preposti alle stazioni di I e II classe, gli altri a quelle di classe inferiore. Vi sono poi i Capi fermata, scelti in genere tra i più anziani scambisti o guardie ferroviarie. La differenza tra le stazioni e le fermate è che quelle debbono avere almeno uno scambio aperto al libero traffico e queste possono esserne interamente sprovviste. Vi sono però « fermate » — specie nella ferrovia circolare di Berlino — che hanno un grande movimento e molta importanza: in tal caso esse sono dirette da un'Amministratore ferroviario. Per la distinzione tra le stazioni di diversa categoria s'adotta di regola il principio della quantità del traffico delle merci e dei passeggieri: vi sono però stazioni di smistamento, che pur non essendo aperte al pubblico traffico, sono presiedute da un Capo stazione.

Ai Capi stazione incombe la direzione di tutti gli affari di servizio del personale ad essi sottoposto (ossia degli assistenti giornalieri, telegrafisti, scambisti, guardie notturne, portieri addetti ai vagoni, operai, controllori ecc.) del personale locale dei treni e, nelle stazioni ove i servizi non sono separati, anche la direzione del personale delle spedizioni.

Il servizio delle stazioni può essere ininterrotto, — in tal caso gli addetti debbono darsi il turno — oppure può essere « interrotto », comprendendosi cioè nella giornata un periodo di riposo prestabilito dagli orari dei treni. Esso si distingue in servizio interno ed in servizio esterno; ma una netta linea di demarcazione tra i due non è possibile [2]. Nelle stazioni avviene la composizione ed il frazionamento dei treni, eseguito dai compositori dei treni (*Rangiermeister*), scambisti e macchinisti; e la pulizia ordinaria delle vetture e delle macchine eseguita dal basso personale addettovi. Quest'ultimo servizio è nelle stazioni più importanti, diretto da un impiegato (*Betriebswagenwerkmeister*). Per le locomotive esistono

---

(1) Cfr. Müller, op. cit.
(2) Idem.

in tutte le stazioni d'una certa importanza delle officine per la manutenzione ed anche per le piccole riparazioni necessarie.

Nel 1909 vi erano:

	Prussiane	Assiane	Badesi	Totale
Stazioni di I classe	550	13	2	565
» II »	1125	49	4	1178
» III »	892	55		947
» IV »	2908	142		3060
Stazioni officine. .	12	2		14
Totale	5487	261	6	5764
Fermate.	1284	54		1338
Totale generale	6771	315	3	7102

delle quali 6.900 per il traffico dei passeggieri e 5.882 anche per il traffico delle merci; queste ultime così ripartite:

Per la spedizione:

d'animali vivi. . . { a spedizione parziale . . 5.399
a vagoni completi . . . 5.269

a grande velocità . { a spedizione parziale . . 5.503
a vagoni completi . . . 5.474

a piccola velocità . { a spedizione parziale . . 5.512
a vagoni completi . . . 5.422

di rotabili 2.061

V'erano poi alcuni speciali Uffici di spedizione, sussidiari specialmente a quelli delle stazioni ove è più intenso il traffico. Essi si ripartivano così:

Agenzie ufficiali di viaggi	6
Uffici per i biglietti combinabili	6
» autonomi per la vendita dei biglietti . . .	79
» » per la spedizione di bagagli . .	27
» » per le Casse delle stazioni . . .	294
» » per le spedizioni a Grande Velocità	72
» » per le Merci e Casse speciali . .	722
	1206

Quanto al servizio della spedizione dei treni notiamo che esso è quello che presenta in misura maggiore degli altri carattere economico. Esso comprende infatti il servizio di vendita di biglietti, di spedizione delle merci e dei bagagli; servizi che sono di regola nelle stazioni minori esercitati dagli stessi impiegati addetti al servizio stazioni. Nelle stazioni più importanti essi possono essere distinti: in tal caso vi sono preposti degli impiegati speciali pareggiati a quelli del servizio esterno. A questo servizio competono gli avvisi telegrafici, le segnalazioni e gli scambi, l'inventario delle stazioni ecc.; poi la complicata contabilità di cui abbiam più sopra dato un cenno. Alla parte contabile presiede, nelle piccole stazioni, il Capo, nelle maggiori un'Amministratore di Cassa. Abbiamo però già veduto che vi sono molte Casse speciali per le stazioni più importanti e per gli Uffici di spedizione delle merci. Alle altre partite presiedono vari assistenti o giornalieri, i quali sorvegliano i caricatori, gli addetti alle gru meccaniche, gli operai ecc., nonchè i telegrafisti, scambisti ecc. Anche nelle esplicazioni del servizio di spedizione vi è un complicato intrecciarsi di disposizioni e di ordinanze. Esso ha infatti un' importanza capitale come quello nel quale si raccolgono le entrate lorde ferroviarie.

I risultati del servizio delle spedizioni sono i seguenti:

A) *Movimento dei passeggieri:*

Nel 1909 la media giornaliera dei treni-km. per la rete prussiana, fu la seguente:

	Treni-km.	Percentuali
a) per il servizio regolare:		
1° aprile sino al 30 aprile	740.445	
1° maggio » » 30 settembre	765.853	
1° ottobre » » 31 marzo (1910)	751.490	
b) treni sussidiari	14.733	
Totale (media *a*) + *b*))	771.337	
dei quali:		
treni espressi o diretto	171.526	22,24
» omnibus	599.811	77,76
media giornaliera per km. di linea	21,59	

Le entrate del traffico dei passeggieri si ripartirono così (in marchi):

	ENTRATE	PERSONE	PERSONE-Km.
a) entrate ordinarie	547.169.719	1.028.226.069	23.024.579.087
a) treni speciali . .	513.517	36.649	7.502.957
Totale	547.683.236	1.028.262.518	23.032.081.044
b) militari	10.833.809	11.395.098	1.079.048.944
Totale	558.517.045	1.039.657.616	24.111.129.988
c) bagagli (1) . . .	16.493.964		
d) spediz. di cani (2)	799.885		
e) tasse accessorie .	4.269.901		
Totale generale	580.080.795		
dei quali alle Ferrov. prussiane e assiane .	499.257.479		
traffico esterno . .	80.823.316		

(1) Si spedirono nel 1909: bagagli tonn. 688.555, tonn.-km. 64.958.711.

(2) Cani spediti 1867.358, tonn. 18.674, tonn.Km. 526.656.

I viaggiatori si ripartirono in tal misura nelle diverse classi:

Biglietti ordinari e speciali	Persone	Marchi
I classe	1.624.015	16.132.315
II »	99.979.171	104.094.476
III »	456.481.875	230.035.987
IV »	470.177.457	197.420.258
	1.028.262.518	547.683.236

I biglietti si suddivisero in questo modo:

Biglietti	Persone	Marchi
Biglietti a tariffa normale . .	458.996.083	460.387.996
» nelle Ferrovie Berlinesi	130.899.042	24.024.769
» » » d'Amburgo	21.910.240	4.476 388
Carte per le Società	3.562.326	4.970.034
» temporanee	210.211.760	20.565.914
» di scolari	12.475.780	1.295.492
» di operai (settimanali) .	163.823.634	12.577.531
» » » (andata e ritorno)	11.709.956	2.982.497
Biglietti domenicali	14.232.948	6.100.016
» speciali per le vacanze	189.484	1.403.946
» combinabili	214.816	6.110.656
» vagoni-letto	303.411	2 274.480
» treni speciali . . .	36.449	513.517
	1.028.262.518	558.517.045

B) *Movimento delle merci.*

A proposito del movimento delle merci nel 1909-10, riportiamo le seguenti statistiche, desunte dalla Relazione sull'esercizio ferroviario, presentata il 3 gennaio 1911 dal Ministro Von Breitenbach alla Camera dei Deputati di Prussia:

TARIFFE	Quantità trasportate	Provento medio per tonn. (marchi)	Entrate (marchi)
I. *Tariffe normali*:			
1) Gr. veloc. e velocità accel.			
» » classe generale.	828.406	32,39	27.766.066
rotabili a grande velocità	8.865	10,08	89.360
cadaveri	41.415	17,77	736.045
gr. veloc. classe speciale .	1.517.275	12,52	19.003.130
velocità accelerata . . .	114.235	25,70	2.935.634
Totale	2.508.196	19,75	49.530.235
2) Piccola velocità:			
Spediz. parziali:			
classe generale	8.027.677	16,78	134.672.990
» » » speciale.	3.575.525	11,90	52.544.147
a vagone completo:			
classe A1.	2.329.990	11,28	26.283.552
» B	5.060.005	10,48	53.093.162
» speciale A2 . . .	5.037.433	6,68	33.649.089
» » I	13.226.265	5,18	68.573.794
» » II (carichi di 10.000 kg.)	8.383.870	5,54	46.479.060
» » II (» 5.000 »)	5.089.902	4,18	21.292.738
» » III.	62.656.836	2,85	178.707.035
Totale	113.395.233	5,34	605.295.567
Totale tariffe normali	115.903.429	5,65	654.825.802
II. *Tariffe eccezionali*:			
1) a grande velocità . . .	62.853	20,10	1.263.357
2) a piccola velocità. Spedizioni parziali e a vagoni completi inferiori a 5 tonnellate.	437.716	17,21	7.427.946
3) a vagoni completi di 10 tonnellate	189.529.411	3,09	575.269.143
Totale	190.029.981	3,13	583.960.446
Totale generale	305.933.409	4,08	1.238.786.248

Le tonn.-km. e il percorso medio delle singole spedizioni si presentarono così:

TARIFFE	Tonn.-km.	Percorso medio in km.
I. *Tariffe normali:*		
Grande velocità	323.669.229	129,05
Piccola »	12.136.888.781	107,51
Totale	12 460 568.010	107,51
II. *Tariffe eccezionali:*	22.515.383.621	118,48
Totale generale	34.975.951.631	114,33

Da aggiungersi al traffico delle merci vere e proprie sono: il traffico degli animali, il traffico postale, militare, e di servizio (oneroso o gratuito).

Per il traffico degli animali nel 1909, abbiamo:

		Percentuale su tutto il traffico ferroviario
Entrate (marchi).	34.373.470	2,60
Quantità trasportate (tonn.) .	2.675.472	0,82
Tonn.-km.	460.769.161	1,28
Entrata media per km. . . .	12,85	—
» » » tonn.-km.	7,46	—
Percorso medio per tonn. . .	172,22	—

Gli animali trasportati si ripartirono così:

	Capi trasportati	Peso medio per capo kg.
Cavalli, muli, asini	505.766	450
Bovi, tori	707.423	600
Vacche, manzi	2.596.396	400
Vitelli	1.420.200	60
Maiali	6.922.033	110
Porcellini	3.957.242	20
Pecore, capre, agnelli, ecc. . .	1.782.245	40
Oche, tacchine	9.431.384	5
Anitre e piccoli volatili . . .	5.027.106	2
Cani	700	—

Gli altri traffici (militare, postale, ecc.) diedero i seguenti risultati:

	Entrate (marchi)	Quantità trasportate in tonnellate	Tonn. km.	Percorso medio in km.
Traffico postale . . .	1.465.715	116.498	6 480.433	55,63
» militare. . .	4.545.285	472.806	66.489.448	140,63
» di servizio oneroso . . .	8 871 605	16.385.779	651.492.720	39,76
» di servizio gratuito . . .		28.681.560	3 609.054.720	125,83

Tali i dati più salienti del servizio spedizione dei treni.

Per la *manutenzione della linea* (riparazioni ordinarie per la sicurezza dei trasporti) prevale l'autorità delle Ispezioni, alle quali sottostanno i casellanti (*baumeister*), responsabili d'un tratto di linea e capi d'un certo numero d'operai della manutenzione. Questo servizio si estende anche all'adempimento e al rinnovamento della linea e dei fabbricati in essa compresi. A proposito degli stabili notiamo però che l'assetto, pulizia normale, riscaldamento delle stazioni non spettano a questo servizio bensì a quello delle stazioni, così come la pulizia ordinaria dei vagoni non è compresa nel servizio delle officine. Diamo i principali dati per la manutenzione, per l'adempimento e rinnovamento della linea ferroviaria; non parliamo però delle spese per gli immobili poichè dovremmo riferire una lista specificata di scarso interesse ed assai lunga.

La linea nella quale si esercitò la sorveglianza nel 1909-10, misurava:

	Km.	percentuale
a) tratti di linea	36.948,92	—
b) binari continuati		
di acciaio.	52.641	99,58
di ferro	220	0,42
Totale (*b*)	52.861	100,—
binari inferiori speciali . .	23.618	
Totale binari	76.479	

Dei binari continuati erano collocati:

	percentuale
Su traversine di legno:	
km. 23.886	31,23
Su traversine di ferro:	
km. 22.658	30.50

Le spese di manutenzione si ripartirono così:

	Maschi
a) per tutta la linea e gli stabili	252.813.000
per km.	6.842
b) per la sola linea (esclusi gli stabili ecc.)	196.138.818
per km. d'esercizio	5.308
» » di binari	2.565

Le spese per la sola linea si suddivisero così:

	Marchi
1) paghe agli operai	61.448.044
2) spese per i materiali.	102.758.791
3) spese straordinarie per manutenzione straordinaria e piccoli ampliamenti	31.931.983
Totale	196.138.818

Gli operai addetti erano in totale 74.506, dei quali per km. di esercizio 2,12 e per km. di binario 0,92.

I materiali impiegati furono nel 1909 i seguenti:

Binari	tonn. 234.007
Altri ferramenti	» 101.246
Scambi	pezzi 24.371
traversine di ferro	tonn. 135.888
» » legno	pezzi 3.178.108

In media per ogni km. occorsero quindi:

Binari e ferramenti	tonn. 4,38
Traversine di ferro	» 1,78
Traversine di legno	pezzi 38,19

Anche il servizio delle officine è sottoposto direttamente alle Ispezioni; esso viene esercitato per mezzo dei Capi officina e degli operai. Le officine si distinguono in officine dell'esercizio per le riparazioni di minore importanza al materiale d'esercizio ed in officine principali per le riparazioni più importanti al materiale, per le istallazioni meccaniche ecc. Vi sono poi alcune officine accessorie, le quali, entro limiti più ristretti, eseguono gli stessi lavori delle officine principali. Nelle officine dell'esercizio si compiono soltanto le piccole migliorìe e riparazioni delle macchine; nel novero di queste officine sono comprese anche le officine dell'esercizio per i vagoni e le officine di fabbri-ferrai delle stazioni. Annessi alle officine e compresi entro questo servizio vi sono molti altri stabilimenti per il gas, per l'illuminazione elettrica, per la trazione elettrica, ecc.

Il numero delle officine nel 1909 era il seguente:

	Prussiane	Assiane	Badesi	Totale
Officine principali . .	67	3	—	70
» accessorie . .	12	1	—	13
» dell'esercizio .	519	16	3	538
Totale	598	20	3	621

alle quali dovrebbero aggiungersi 102 officine del gas e molti altri stabilimenti speciali. In esse erano occupati 69.282 operai e 1.089 apprendisti operai.

La loro attività si rivolse nella manutenzione, riparazione e ampliamento del materiale rotabile, che nel 1909 si ripartiva così:

	Scartamento ordinario	Scartamento ridotto	Totale
Locomotive	19.326	68	19.394
Vagoni passeggieri .	37.243	22	37.265
» bagagli . .	10.813	8	10.821
» merci . . .	401.132	4768	405.900

Le officine eseguirono riparazioni per un totale di marchi 89.545.195 dei quali per l'inventario e per la linea 4.307.325 e per il materiale rotabile 85.237.870, condizionando le seguenti materie prime per un valore di marchi:

Metalli	34.960.345
Legnami	6.554.737
Droghe e colori	3.293.368
Manifattura, passamanteria, cuoiame e corde	2.108.015
Vetri	841.830
Gomme	1.368.664
Materiali speciali	1.634.393
	50.761.352

Le spese di rinnovamento per i diversi materiali rotabili si divisero così:

	Pezzi	Marchi
Locomotive	562	37.796.817
Vagoni passeggieri. . .	750	16.200.100
Furgoni	150	25.000.00
Vagoni merci	7750	
		78.996.917

Si potrebbe parlare anche d'un quinto servizio, quello cioè dei magazzini, ove viene esaminato e mantenuto il materiale d'esercizio. Ma sebbene vi siano molti magazzini autonomi, ve ne sono anche molti in connessità con le stazioni, officine ecc.: ci limitiamo perciò a riportare l'insieme delle spese pei materiali d'esercizio per l'anno 1909:

	Marchi	Tonnellate
Manutenzione e ampiamento degli inventari	11.099 328	—
Stampati, materiali d'Ufficio	7 500 707	—
Carbone	124.631.228	10.007.669
Materiali speciali (olio, petrolio, cotone ecc.)	25.846.396	—
Uso di acqua, gas ed elettricità appartenenti a terzi	15.852.605	—
	184 930.264	

Oltre a ciò furono necessari:

	Marchi
Per le uniformi di servizio	2.102.651
Per l'ampliamento e la manutenzione degli utensili, mobili, ecc.	8.996.677
	11.099.328

Dall'insieme dei quattro servizi riuniti possiamo riportare i seguenti dati generali dell'esercizio nell'annata sopra descritta:

A) *Rendimento delle locomotive e dei vagoni.*

Locomotive-km:	
Ferrovie principali	749 412.644
» secondarie	1.489.389
Totale	750 902.033

		Km. per ogni asse dei vagoni propri
Assi-km.:		
a) Per vagoni passeggieri.		
Ferr. a scartamento normale	5.254.659.401	51,551
» » ridotto .	1.850.159	23,127
Totale	5.256.509.560	51,529
b) Vagoni bagagli:		
Ferr. a scartamento normale	1.218.864.106	48.353
» » ridotto .	658.967	32,898
Totale	1.219.522.073	48,340
c) Vagoni merci:		
Ferr. a scartamento normale	12.702.820.375	16,541
» » ridotto .	34.624.129	3,532
Totale	12.737.444.504	16,390
d) Vagoni postali	353.944.014	
Totale generale	22.567.420.151	20,894

B) *Treni-km*:

Ferrovie a scartam. normale	453.727.248
» » ridotto	1.037.406
Totale	454.764.654

Gli accidenti ferroviari dell'annata ascesero:

	Casi
a) *Interruzioni dell'esercizio*	
sino a 2 giorni	24
» 25 »	4
Totale	28

	Morti	Feriti
b) *Accidenti*:		
1) Viaggiatori:		
per scontri ecc. . . .	25	205
per altri motivi . . .	2	30
per propria causa . . .	61	111
Totale	88	346
2) impiegati ferroviari . .	383	767
3) altri impiegati	9	22
4) terze persone	207	161
Totale generale	687	1296

dando così un totale di 1983 fra morti e feriti ossia:

	Accidenti
Per 100 km. d'esercizio . . .	5,69
» 1.000.000.000 locomot.-km .	2,74
» 1.000.000.000 vagone-km. .	0,12

Ma più non ci dilunghiamo; i pochi dati surriferiti daranno un'idea dell'espansione enorme del traffico ferroviario e dei servizi che ad esso si riconnettono. Dell'esattezza e serietà dell'esercizio fanno garanzia le ultime tabelle degli accidenti e infortuni ferroviari, che si riducono ad una percentuale minima, della quale poche altre Ferrovie possono — in pari guisa — vantarsi. L'argomento di suprema importanza avrebbe, senza alcun dubbio, meritato una assai più vasta trattazione. Rimandiamo quindi alle opere più comprensive del Krönig (sebbene un po' antiquate) per quello che riguarda la parte teorica. Per la parte pratica i resoconti ministeriali delle varie annate saranno più che sufficienti. Avremmo voluto riportare qualche dato di paragone tra i diversi esercizi ferroviari, ma ciò trascendeva il nostro scopo poichè raffronti esatti e circostanziati avrebbero richiesto lungo tempo e lungo spazio senza giovare al nostro argomento. Ce ne siamo quindi astenuti e così pure ci asteniamo dal fare ore le nostre osservazioni: ne faremo soltanto alcune brevi nelle conclusioni generali di questo nostro lavoro.

II. — La politica ferroviaria.

La politica ferroviaria prussiana e tedesca è questione così fervida di problemi e di corollari che non si può aprire trattato di politica commerciale senza trovarvi una larga parte ad essa dedicata. In Prussia essa ha anzi acquistato carattere generale ed è quasi l'esponente d'una grandiosa finalità politica.

Abbiamo detto nei paragrafi del primo capitolo i motivi storici che hanno preparato e sospinto la nazionalizzazione delle

Ferrovie prussiane. La grande attività e prosperità economica che sussegui alla guerra contro la Francia da un lato, la necessità di cementare sempre più il nuovo organismo politico, allacciandone le vene attraverso le quali scorrono le fluttuanti ricchezze del Paese, dall' altro; ecco le due grandi ragioni storiche.

Ma vi fu — in quel periodo — anche un movente d' indole filosofica ed economica. La prevalente teoria della così detta economia di Stato, mentre sospingeva da un lato la Germania a chiudersi e a difendersi entro le barriere insormontabili delle tariffe doganali, dall' altro lato — quasi per virtù di compenso — favoriva l' esecuzione d' un grande — o meglio del più grande — esperimento economico che mai sia stato compiuto da un' intera Nazione.

Il vero fondamento politico del riscatto ferroviario fu proclamato nel famoso discorso di Bismark, il 26 aprile 1876, alla Camera dei deputati di Prussia. Il grande Cancelliere dell' Impero sostenne allora — contro gli attacchi del deputato conte di Lippe — le conclusioni della famosa Commissione ferroviaria: « doversi, cioè, mirare alla costituzione di una grande rete nazionale dell' Impero tedesco ». La volontà ferrea di Bismark non è stata — a questo riguardo — confermata dalla realtà dei fatti: poichè, avvenuto il riscatto prussiano con prevalenti criteri accentratori, nonostante l' opposizione del Ministro Von Achenbach, che si dimise e fu sostituito dal Von Maybach, le altre Ferrovie nazionali non furono attirate nella cerchia possente della nuova grande azienda ferroviaria e, valendosi della libertà ed autonomia concessa loro dalla Costituzione del 1871, continuarono a reggersi di per sè sole. Le uniche attratte furono — assai più tardi — le linee assiane nel 1897 e una piccola parte di quelle badesi in epoca più recente.

Se però da un lato la politica ferroviaria Bismarkiana è fallita, o meglio se non si è ancora esplicata, essa ha però dall'altro raggiunto e conseguìto il suo ideale.

La Prussia possiede ora un mirabile strumento ferroviario: le linee costruite allo scopo di formare una grande e razionale rete, non già per soddisfare momentanee bramosie di guadagno,

come nelle Imprese private; l'azienda ferroviaria ben solida entro quella più ampia dello Stato; l'organizzazione precisa, minuta, ispirata ad un certo che di « soldatesco » e di marziale; infine l'esplicazione dei servizi puntualissima! se a ciò si aggiunga il fatto che le Ferrovie costituiscono un forte cespite d'entrate per il bilancio generale dello Stato si dovrà interamente ammettere che la politica del Cancelliere di Ferro ha dato frutti eccellenti.

Dal 1879 al giorno d'oggi l'azione delle Autorità direttive della politica ferroviaria prussiana è stata, senza tregua, intesa a perseguire diverse finalità militari, economiche, commerciali, e mossa specialmente da scopi d'unificazione.

Delle finalità militari fanno fede non soltanto il regolamento di trasporto dei soldati e le numerosissime, continue modificazioni, ma anche la legge sugli ufficiali e graduati in aspettativa, la quale riservò loro un così grande numero di posti nell'Amministrazione delle Ferrovie di Stato. Il vincolo dell'esercito comune è appunto quello che maggiormente rinsalda tra di loro i vari Stati dell'Impero tedesco: è quindi più che naturale che di ciò senta l'influsso anche l'azienda ferroviaria prussiana, la quale ha tanti e così svariati ed intimi rapporti con quelli dell'armata germanica.

Per raggiungere i fini commerciali ed economici sono intervenute moltissime leggi: dal supremo Atto della Costituzione, sino ai minuscoli regolamenti e decreti. La Costituzione ha, infatti, stabilito molteplici facilitazioni di tariffe alle materie gregge necessarie all'industria nazionale (ferro, carbone ecc.) ed a molti prodotti del suolo (grani, legnami ecc.) e ciò ha fatto — si intende — allo scopo di proteggere e di sviluppare le industrie e le produzioni interne. La legge poi sulla costruzione delle Ferrovie secondarie per opera dello Stato ebbe ed ha ancora un'importanza davvero enorme: per essa un'infinità di piccoli paesi tagliati fuori dalle comunicazioni ferroviarie, e quindi impediti in ogni loro progredire, sono stati compresi nella grande rete pulsante, illuminati e sospinti verso nuovi ideali di civiltà. Le relazioni tra città e campagna sono divenute più intime, si sono

sviluppati ovunque nuovi commerci e nuove industrie: ed insieme le Ferrovie, strumento di monopolio in mano dei privati, son divenute fonte di ricchezza diretta oltre che indiretta per l'economia della Nazione.

Ma gli scopi d'unificazione e di cementazione furono i prevalenti e son quelli il cui raggiungimento sembra ancora lontano. Grandi passi si sono fatti in questo campo mediante la emanazione dell'unico regolamento di trasporto e delle comuni ordinanze di servizio, mediante l'opera attiva delle numerosissime Associazioni ferroviarie germaniche: ma molto vi è ancora da fare.

L'unità tedesca è ormai indiscutibilmente solida poichè l'ha formata una tempra di granito, Bismark, e perchè si basa sui fondamenti indistruttibili di comunanza di lingua, di tradizioni, di sentimenti e di vitali interessi. Ma l'epoca del disgregamento nazionale non è tanto lontana da ritenersi spento ogni ricordo. I recenti contrasti per l'autonomia dell'Alsazia e Lorena, i sospetti e le gelosie contro la Prussia se non possono considerarsi come veri e propri esponenti d'una situazione, sono tuttavia dei fatti sintomatici d'indubbia importanza. La stessa unità dei partiti politici, sempre in lotta tra loro, le assopite ma non distrutte rivalità tra l'elemento protestante e il cattolico, un complesso insieme di ragioni di politica interna, rendono sempre più necessario il proseguimento d'una vigorosa politica unificatrice, la quale in nessun campo si può meglio esplicare se non appunto in quello ferroviario. Se i vincoli morali ed intellettuali stringono fortemente le varie parti dell'Impero, non meno fortemente stringono quelle dei reciproci interessi: quanto più intimi sono questi ultimi tanto più saldi sono anche i primi, tanto più sicura è l'unità nazionale.

E poichè le Ferrovie costituiscono forse il più importante strumento di ricchezza, è facile comprendere quanto mai si rinsalderebbe la compagine dell'Impero tedesco se l'unificazione e germanizzazione di tutte le Ferrovie che appartengono ora ai singoli Stati, divenisse un fatto compiuto.

È questo un fine raggiungibile? a noi sembra di sì: se non nella forma di una vera e propria fusione, almeno in quella

d'una mutua cooperazione, come si è stabilita tra la Prussia e il granducato dell'Assia. Quest'ultima maniera, oltrechè la più piana, sarebbe anche la più opportuna in una materia che ha tanti riflessi d'indole morale e finanziaria. È questo un fine economico? Abbiamo già detto in un altro nostro lavoro che economia e politica non vanno sempre d'accordo e che quello che le rigide teorie dell'una richiedono più spesse volte contrastano con quello che impongono le necessità dell'altra. Nè con ciò vogliamo rispondere alla domanda: poichè, in questo caso, gl'interessi politici e quelli economici potrebbero forse conciliarsi.

Poco abbiamo a che dire sulla politica ferroviaria internazionale. Un esame analitico delle singole questioni richiederebbe tempo e spazio che noi non possediamo: ed una sintesi — senza una preventiva analisi — è inefficace, impossibile. La Germania persegue in tal campo gli stessi fini di tutte le altre grandi nazioni industriali: quello cioè di procurarsi nuovi sbocchi commerciali. I suoi meravigliosi porti — animati per massima parte dalle correnti del traffico interno — sono più che sufficienti a regolare il movimento d'espansione verso il continente americano, col sussidio delle grandi linee di navigazione nazionali, che sono le più importanti e le meglio organizzate di tutto il mondo.

Ma per il traffico con l'Occidente — non possedendo la Germania uno sbocco sul Mediterraneo — la conquista industriale e commerciale può avvenire, per massima parte, solo mediante le vie di comunicazione ferroviaria, che sono ora assai scarse e che — alimentate da capitali in prevalenza tedeschi — debbono essere moltiplicate. A questo scopo si rivolgono appunto le mire della politica germanica, la quale è stata finora ricca di lieti successi, come dimostrarono recentemente l'accordo con la Russia relativo alla Persia, e la conclusione delle famose convenzioni per la Ferrovia di Bagdad. Nè qui s'arrestano le speranze commerciali della Germania: esse tendono a penetrare e ad estendersi assai più in là. Ma non sta a noi penetrare negli oscuri avvolgimenti della politica commerciale internazionale, che è così congiunta con quella ferroviaria e, pur troppo anche con quella militare. Il tempo e i fatti decideranno.

III. — Conclusioni.

Trarre le conclusioni generali da un lavoro d'indole essenzialmente espositiva, è compito tutt'altro che facile.

È la nazionalizzazione delle Ferrovie riuscita utile all'economia nazionale prussiana? Se i risultati finanziari dell'azienda potessero ritenersi come un indice sicuro, noi dovremmo rispondere immediatamente di sì. Ma abbiamo già visto che il guadagno dello Stato prussiano deriva da una forma di tassazione indiretta, poichè le tariffe di trasporto pagate dagli speditori e viaggiatori contengono qualcosa in più, che nel sistema della « dipendenza ferroviaria » va a beneficio delle finanze generali e non di quelle speciali delle Ferrovie. Nei paesi ove codesti profitti debbono ridondare sulle stesse Ferrovie sotto forma di ampiamenti delle costruzioni, di diminuzioni delle tariffe o d'aumenti degli stipendi, là una prospera situazione finanziaria può ritenersi come un certo esponente degli ottimi successi di tutta l'azienda delle Ferrovie nazionali. Non così in Germania ove codesti risultati possono — almeno sino ad un certo punto — ritenersi derivati da una riscossione di tasse indirette, il che non avverrebbe col sistema della concorrenza e forse neppure con quello del Monopolio privato, contro il quale vi sono più valide armi di combattimento.

Per rispondere alla suaccennata domanda occorre esaminare e raffrontare i dati statistici del movimento commerciale prima e dopo la nazionalizzazione e dal confronto di essi dedurre una risposta affermativa o negativa. Nell'ultimo trentennio l'espansione delle industrie e dei commerci germanici è stata davvero enorme; proporzionatamente assai maggiore di quella del precedente trentennio. Ora tutto ciò non può certo derivare dall'unico fatto della Statizzazione ferroviaria prussiana; un'enorme complesso di fattori vi hanno contribuito: le guerre vittoriose, la grande forza riproduttiva del popolo tedesco, la costituzione oro-idrografica e la posizione geografica della Germania ecc.; ma certo

la riunione del più forte gruppo di Ferrovie in un solo organismo ha portato il suo contributo, perchè l'iniziativa privata non poteva, anche se indirizzata e frenata dalla vigile Autorità governativa, avere l'efficacia medesima d'una seria e concorde azione dello Stato. L'opera grandiosa e paziente, che si rivolse alla costruzione delle Ferrovie secondarie e di raccordo, non poteva esser compiuta da singole Imprese, mentre era la più necessaria come quella che ha dato e che darà sempre più un forte impulso al progredire della ricchezza nazionale! in questo senso, dunque, possiamo dire — senza tema di smentite — che la nazionalizzazione delle Ferrovie prussiane è stata opera economicamente utile.

Ed utile è stata anche in senso tecnico-amministrativo, non soltanto per la maggiore unità e precisione dei servizi interni, ma anche per l'uniformità degli orari e delle costruzioni sia degli immobili che dei rotabili. Gli organizzatori dell'azienda amministrativa e tecnica ferroviaria sono riusciti — dopo varî tentativi — a plasmare uno schema forte ed insieme agile, ove — almeno in teoria — le duplicazioni ed i controlli sono ridotti al minimo possibile. L'azione degli organi consultivi non intralcia quella degli organi esecutivi: e, di questi, i direttivi presiedono con istanza unica e con grande speditezza a quelli puramente esecutivi. L'organo centrale direttivo (il Ministero dei Lavori Pubblici) è validamente sussidiato da numerosi corpi tecnici e giuridico-sociali, sicchè è evitato il grande agglomeramento burocratico, che così di frequente altrove si lamenta. Nel suo insieme dunque la schema è, se non ottimo — poichè la perfezione è irraggiungibile, — certo assai buono. Qualche rigido principio potrà esservi criticato, come ad esempio quello della soverchia autorità gerarchica e della troppo scarsa applicazione del principio collegiale: si potrà anche rimpiangere che il principio dell'oralità dei rapporti, così solennemente proclamato nelle leggi d'organizzazione, sia stato in pratica troppo spesso dimenticato! La posizione degli impiegati, specie di quelli alti, potrà pure dare appiglio a qualche osservazione: essa è infatti economicamente mediocre e moralmente — specie per gl'impiegati tec-

nici — cattiva. Gl' impiegati medi possono lamentarsi che una grande parte dei posti, loro riservati in organico, sia occupata da militari in aspettativa: meglio stanno gl' impiegati bassi e gli operai, benchè le loro condizioni economiche non siano di gran che superiori a quelle di altri paesi. Ma queste son piccole mende, le quali si possono facilmente riparare, anche perchè la disciplina ed il carattere soldatesco di tutta l' azienda ferroviaria — carattere che si riscontra, del resto, in tutte o quasi tutte le Amministrazioni tedesche — impediscono che il personale delle Ferrovie si abbandoni a quelle dimostrazioni violente e coattive, che nuocciono così agli interessi generali della Nazione come a quelli speciali della classe che si agita.

Abbiamo dato più sopra la giustificazione politica della nazionalizzazione delle Ferrovie: ci basta qui ripetere che essa ha contribuito, e contribuirà maggiormente, a cementare la compattezza e l' intima coesione nazionale.

Ma giunti al limite estremo si affaccia alla nostra mente un' ultima domanda: È il sistema della fusione amministrativa praticato in Prussia, preferibile a quello della autonomia ferroviaria che trionfa altrove? Disdiremmo ai nostri principî, già sostenuti in una nostra precedente opera e sulle colonne d' un autorevole giornale [1] se rispondessimo affermativamente. Il sistema della fusione integrale ci è sempre apparso artificioso e ci appare anche in Prussia, ove poteva benissimo praticarsi quello dell' autonomia, data la specialità e l' industrialità dell' azienda ferroviaria: cotesta artificiosità si risolve specialmente in una maggiore complicatezza nella partita finanziaria, ove sarebbe invece necessaria la maggior chiarezza e precisione possibile. Ma certo, adottando il sistema dell' autonomia, anche lo schema politico amministrativo (se non pure quello amministrativo interno) avrebbe dovuto plasmarsi differentemente ed in tal caso si sarebbero opposte antiche consuetudini e tradizioni, e forse anche le aspirazioni politiche verso la formazione d' una grande rete nazionale tedesca. Se non possiamo quindi approvare il sistema, dob-

---

[1] *Resto del Carlino.* Febbraio 1911.

biamo tuttavia riconoscere che esso sembra qui, specialmente a causa delle minori inframmettenze parlamentari, assai meno pericoloso.

Ogni paese ha inclinazioni naturali e disposizioni ereditarie dalle quali non si può prescindere nello studio — anche interamente prospettivo — d' una qualche loro istituzione.

Sarebbe quindi opera vana il prendere a modello un istituto d'un popolo per costituirne un altro perfettamente simile presso una nazione diversa per costumi, per idee e per interessi economici e morali. Ma, nel campo pur vasto della scienza amministrativa ferroviaria, non vi possono essere sistemi così dissimili che qualche principio sano dell'uno non possa — sapientemente adattato — applicarsi anche all'altro.

Abbiamo, tempo addietro, presentato ai lettori un organismo democratico e libero: ne presentiamo ora uno che è in dipendenza immediata dalla Autorità dello Stato, certi che nella salda costituzione delle Ferrovie prussiane qualche utile suggerimento, qualche efficace esperienza si potrà rinvenire da coloro che, teoricamente o praticamente, si occupano dell' ardua questione dei sistemi amministrativi ferroviari.

Berlino, Marzo 1911.

INDICE

CAPITOLO I. — *Sviluppo delle Ferrovie e Storia della nazionalizzazione.*

I. - Sviluppo delle Ferrovie tedesche ed in ispecie delle Ferrovie prussiane, dai loro inizi sino alla nazionalizzazione 1838-79. *pag.* 3
II. - Il regime delle Ferrovie in Prussia dal 1858 al 1876 7
III. - La nazionalizzazione delle Ferrovie prussiane dal 1876 sino al giorno d'oggi 15
IV. - La Legge di organizzazione amministrativa del 24 novembre 1874. 17
V. - Conclusioni 25
VI. - Bibliografia generale 31

CAPITOLO II. — *L'azienda politico-amministrativa delle Ferrovie riunite della Prussia e dell'Assia.*

I. - Precedenti storici 37
II. - Disposizione della materia 44
III. - L'azienda politico-amministrativa (Premessa) 44
IV. - Gli organi prevalentemente politici 45
V. - L'Autorità direttiva ferroviaria 52
VI. - Gli organi ferroviari direttivi, esecutivi, consultivi e di controllo in quanto essi fanno parte dell'azienda politico-amministrativa. 59
VII. - I rapporti delle Ferrovie prussiane con le altre Ferrovie nazionali o straniere e con le altre branche amministrative. 69
VIII. - Lo schema e i rapporti degli organi ferroviari. — Conclusioni . 72

CAPITOLO III. — *L'azienda interna e la sua funzionale esplicazione.*

I. - L'Ufficio centrale; sue funzioni; sua costituzione interna. . . . 83
II. - Le Direzioni ferroviarie 92
III. - Le Ispezioni 105
IV. - I rapporti degli organi dell'azienda interna. — Conclusioni . . 115

CAPITOLO IV. — *Gl'impiegati e gli operai delle Ferrovie prussiane.*

I. - Premesse 123
II. - La posizione giuridico-economica degli impiegati 124
III. - Gli operai 137
IV. - Ripartizione del personale. Dati statistici comparativi 141
V. - Conclusioni 145

CAPITOLO V. — *L'azienda finanziaria.*

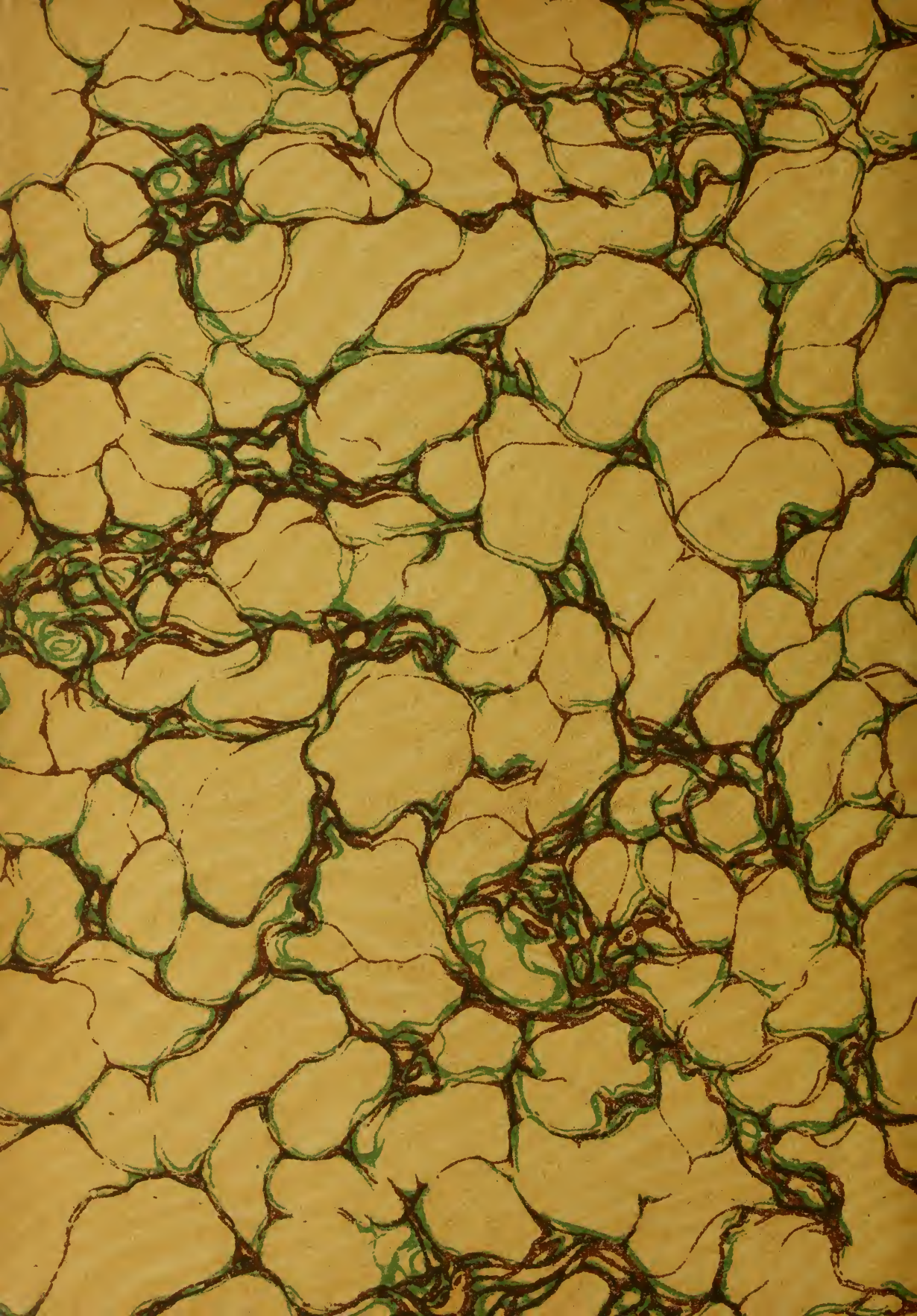
I. - Le finanze e la contabilità delle Ferrovie. 153
II. - Le tariffe 160
III. - Il bilancio d'esercizio ferroviario. La situazione finanziaria odierna. 166
IV. - Conclusioni 170

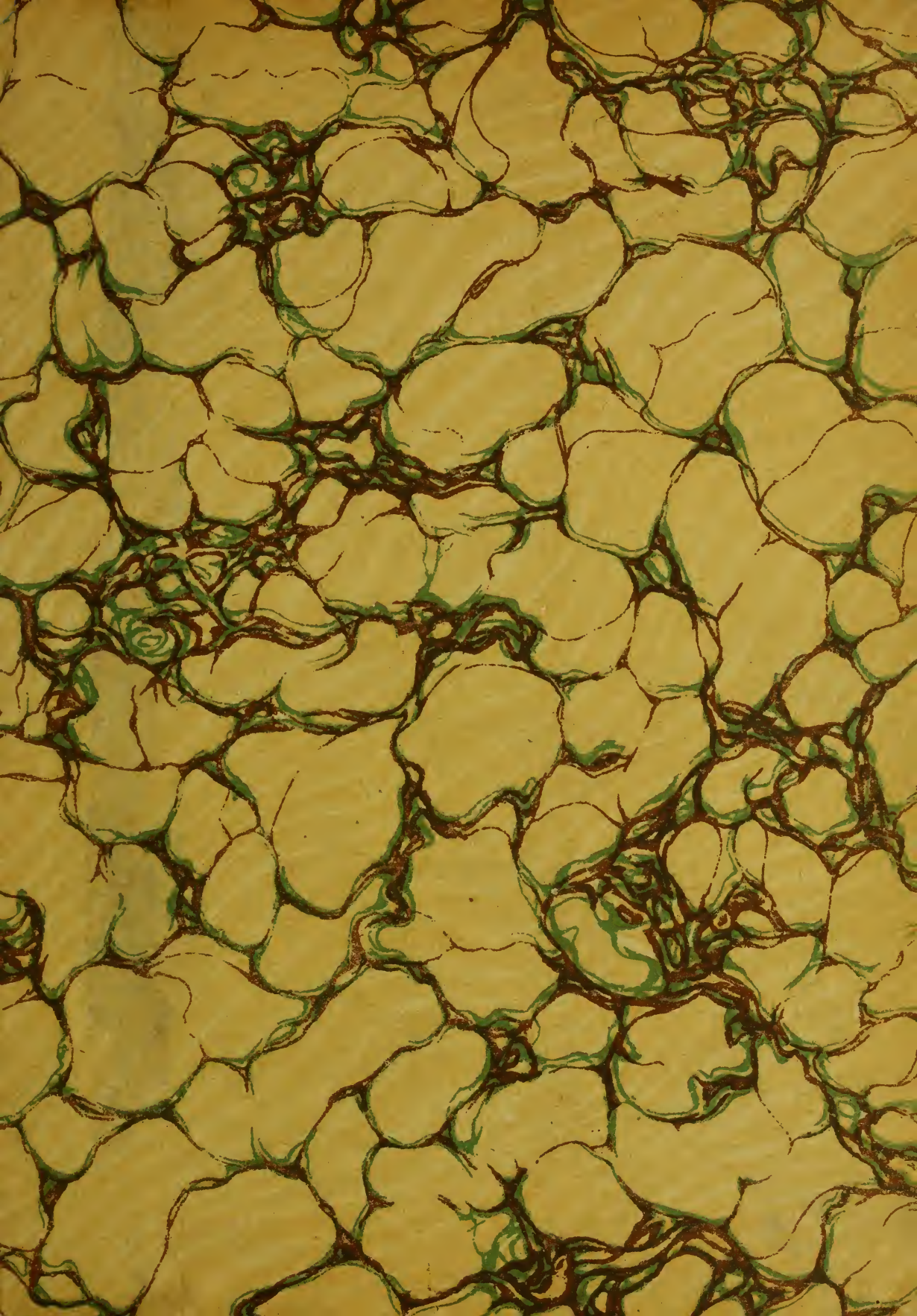
CAPITOLO VI. — *L'esplicazione dei servizi — La politica ferroviaria — Conclusioni.*

I. - L'esplicazione dei servizi 175
II. - La politica ferroviaria 189
III. - Conclusioni 194

ERRATA CORRIGE

Pag.	1	*linea*	8	*invece di*	1858	*leggi*	1838
»	1	»	11	»	1874	»	1879
»	7	»	7	»	1858	»	1838
»	17	»	25	»	1874	»	1879
»	17	»	26	»	1874	»	1879
»	18	»	8	»	1874	»	1879
»	50	»	15	»	I veri diritti	»	I diritti
»	199	»	5	»	1858	»	1838
»	199	»	8	»	1874	»	1879





UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073206184